

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Sociální geografie a regionální rozvoj



Bc. Bedřich Sýkora

VLIV SILNIČNÍHO OKRUHU KOLEM PRAHY NA LOKALIZACI FIREM

*IMPACT OF PRAGUE ORBITAL MOTORWAY ON LOCALIZATION OF
FIRMS*

Diplomová práce

Praha 2014

Vedoucí práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 28. dubna 2014

.....
Podpis

Poděkování

Tímto bych chtěl poděkovat především RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za vstřícný přístup, odborné rady a cenné připomínky při zpracování diplomové práce. Dále bych také rád poděkoval všem respondentům dotazníkového šetření, kteří byli ochotni spolupracovat. V neposlední řadě mé poděkování patří také rodině a přátelům za jejich podporu při psaní této diplomové práce.

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá vlivem Silničního okruhu kolem Prahy, konkrétně jeho zprovozněných úseků v jihozápadní části hlavního města, na lokalizaci firem. Nejprve je na základě dostupné literatury vypracován teoretický rámec, na který navazuje uvedení metodického postupu výzkumu. Vymezené území představují územní celky nejvíce dotčené přítomností Pražského okruhu. Hlavní částí práce je samotná analýza firem, která proběhla na základě veřejně dostupných sekundárních dat a také prostřednictvím dotazníkového šetření, které poskytlo primární data pro daný výzkum. Ukazuje se, že Silniční okruh kolem Prahy má na lokalizaci firem vliv zejména v součinnosti s dalšími rychlostními komunikacemi. Jedná se zejména o dálnice D1 a D5. Kromě nově vzniklých firem se v okolí silničního okruhu nacházejí i přemístěné firmy spojené s distributivním efektem Pražského okruhu.

Klíčová slova: Silniční okruh kolem Prahy, lokalizace firem, dopravní infrastruktura, regionální rozvoj

Abstract

The thesis deals with the impact of the Prague orbital motorway, specifically with the influence the sections put in operation in the southwestern part of the capital have on the location of firms. First, the theoretical framework is developed based on the available bibliography followed by the outline of the methodological approach of the conducted research. The area defined for the purposes of the research corresponds to the area most affected by the existence of the Prague orbital motorway. The centerpiece of the thesis is affected by an analysis of the firms. This analysis draws upon the available secondary source data and was also conducted using a questionnaire method which provided primary data for the research. The research shows that the Prague orbital motorway has got some influence on the location of the firms. This effect is intensified in a synergy when other highways are present in the vicinity, namely the highways D1 and D5. Apart from the newly developed sites, re-located firms can also be found in the vicinity of the orbital motorway utilizing the distributive effect of the Prague orbital motorway.

Key words: Prague orbital motorway, localization of firms, transport infrastructure, regional development

Obsah

Seznam obrázků	7
Seznam tabulek	8
Seznam příloh	9
1. Úvod	10
2. Teoretický rámec dopadů dopravní infrastruktury na regionální rozvoj	12
2.1 Dopravní infrastruktura a její vliv na regionální rozvoj.....	13
2.2 Hodnocení vztahů mezi dopravní infrastrukturou a ekonomickým rozvojem.....	15
2.3 Efekty dopravní infrastruktury.....	22
2.3.1 Distributivní a generativní efekt	25
2.4 Metody hodnocení ekonomických dopadů investic do dopravní infrastruktury	28
2.5 Lokalizace firem	31
2.6 Příklady případových studií silničních okruhů	33
2.7 Dílčí cíle a hypotézy práce	38
3. Metodický postup	40
3.1 Zdroje dat	40
3.2 Výběr území	41
3.3 Charakteristika firem.....	46
3.4 Výběr firem	47
3.4.1 Možné zkreslení dat	48
3.5 Dotazníkové šetření.....	49
3.6 Stručné představení Silničního okruhu kolem Prahy.....	50
3.6.1 Historie Silničního okruhu kolem Prahy	51
3.6.2 Současnost a budoucnost Silničního okruhu kolem Prahy	53
4. Analýza firem	54
4.1 Počet firem a rok jejich vzniku.....	55
4.2 Struktura firem podle původu vlastníka	60
4.3 Struktura firem podle počtu zaměstnanců	63
4.4 Struktura ekonomických subjektů dle klasifikace CZ-NACE.....	66
4.5 Shrnutí analýzy firem.....	69

5. Dotazníkové šetření	71
5.1 Obsah dotazníku	71
5.2 Výsledky dotazníkového šetření.....	73
5.2.1 Odpovědi na otázky lokalizace firmy	74
5.2.2 Odpovědi na otázky využívání Pražského okruhu	79
5.2.3 Odpovědi na ostatní otázky.....	80
5.2.3 Odpovědi podle rozdělení okruhu na starou a novou část	81
6. Závěr	83
Seznam literatury	86
Seznam zdrojů	89
Přílohy.....	90

Seznam obrázků

Obrázek 2.1: Nezbytné podmínky pro ekonomický rozvoj při investicích do infrastruktury	16
Obrázek 2.2: Vztahy mezi dopravní infrastrukturou a ekonomickým rozvojem	17
Obrázek 2.3: Vyhodnocení ekonomického růstu z investic do dopravní infrastruktury.....	19
Obrázek 2.4: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem	20
Obrázek 2.5: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem	21
Obrázek 2.6: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem	22
Obrázek 2.7: Dopravní síť se třemi body a dvěma spoji	26
Obrázek 2.8: Dopravní síť se třemi body a třemi spoji.....	26
Obrázek 2.9: Distributivní efekty vyvolané změnou dopravní dostupnosti.....	27
Obrázek 2.10: Distributivní efekt jádro-periferie	28
Obrázek 3.1: Mapa definovaného území staré a nové části Pražského okruhu	42
Obrázek 5.1: Graf četností odpovědí podle roku založení firmy	74
Obrázek 5.2: Jak vnímáte Pražský okruh z hlediska lokalizace Vaší firmy?.....	75
Obrázek 5.3: Hrála roli při lokalizaci Vaší firmy i přítomnost jiné rychlostní silnice / dálnice než je rychlostní silnice R1, tedy Pražský okruh?	77
Obrázek 5.4: Hrála roli v lokalizaci Vaší firmy přítomnost jiné firmy?	77
Obrázek 5.5: Vnímáte polohu u Pražského okruhu jako svou výhodu oproti jiným firmám?.....	78
Obrázek 5.6: Obáváte se příchodu konkurence díky příznivé dopravní dostupnosti?	78

Seznam tabulek

Tabulka 2.1: Základní rozdělení efektů investic do dopravní infrastruktury.....	23
Tabulka 2.2: Typy efektů investic do dopravní infrastruktury.....	23
Tabulka 3.1: Rozloha, počet obyvatel v roce 2001 a 2011 a index změny počtu obyvatel v definovaném území	44
Tabulka 3.2: Ekonomicky aktivní obyvatelstvo, vyjížďka za prací a indexy změny mezi lety 2001 a 2011 v definovaném území	45
Tabulka 4.1: Počet ekonomických subjektů, společností s ručením omezeným a akciových společností v definovaném území v roce 2013	56
Tabulka 4.2: Počet firem ve staré části Pražského okruhu podle roku vzniku v období let 1997-2013	58
Tabulka 4.3: Počet firem v nové části Pražského okruhu podle roku vzniku v období let 2007-2013	59
Tabulka 4.4: Podíl zahraničních firem na celkovém počtu firem ve staré části Pražského okruhu v období let 1997-2013	61
Tabulka 4.5: Podíl zahraničních firem na celkovém počtu firem v nové části Pražského okruhu v období let 2007-2013	62
Tabulka 4.6: Počet firem ve velikostních kategoriích ve staré části Pražského okruhu v období let 1997-2013.....	65
Tabulka 4.7: Počet firem ve velikostních kategoriích v nové části Pražského okruhu v období let 2007-2013.....	66
Tabulka 4.8: Struktura ekonomických subjektů podle vybraných sekcí klasifikace CZ-NACE ve staré části Pražského okruhu v letech 2009 a 2013 a jejich index změny	68
Tabulka 4.9: Struktura ekonomických subjektů podle vybraných sekcí klasifikace CZ-NACE v nové části Pražského okruhu v letech 2009 a 2013 a jejich index změny	69
Tabulka 5.1: Jak často využívá Vaše firma Pražský okruh pro následující aktivity? (v%)	79

Seznam příloh

Příloha 1: Dotazník pro firmy.....	90
Příloha 2: Průvodní dopis dotazníkového šetření	93

1. Úvod

Silniční okruh kolem Prahy představuje významnou dopravní stavbu nejen pro Českou republiku, ale také jako součást IV. multimodálního koridoru transevropské dopravní sítě (TEN-T) pro Evropu. Dokončením výstavby okruhu dojde k propojení hlavních dopravních tahů v rámci české sítě rychlostních komunikací, čímž se výrazně sníží doba jízdy tranzitní dopravy vůči Praze a dojde také k uspokojení dalších vztahů v rámci dotčených regionů. Ačkoliv jsou zprovozněny pouze určité úseky, je již možné se pokusit zjistit, jaké změny v území Pražský okruh způsobí.

Diplomová práce navazuje na studie, které byly zpracovány na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK a které hodnotí vliv dopravní komunikace na rozvoj v dané lokalitě. Mezi autory těchto prací patří např. Vondráčková (2006), Boušek (2008) nebo Mikula (2011). V případě Silničního okruhu kolem Prahy se ale jedná o specifický druh rychlostní silnice, jelikož celá délka dopravní komunikace vede (či povede) okolo hustě zastavěného území hlavního města Prahy. Problematikou silničního okruhu a jeho vztahu k ekonomickému rozvoji se v zahraničí zabývá např. Rietveld a Bruinsma (1998), jejichž studie hodnotící vliv vnitřního amsterdamského silničního okruhu je rovněž inspirací pro tvorbu této práce.

Diplomová práce by se tak měla stát prvním krokem do problematiky vztahu Silničního okruhu kolem Prahy a s ním spojeným regionálním rozvojem. Hlavním cílem diplomové práce je prostřednictvím analýzy firem v definovaném území zhodnotit rozsah změn v chování a rozvoji firem a pokusit se odhalit, jak velký vliv na tyto změny má Pražský okruh. Jelikož je okruh stavěn v různých etapách, lze zprovoznění úseků vnímat jako určitý stimul pro rozvoj ekonomických aktivit. Území přilehlé k okruhu je možné rozdělit na dvě části: jihozápadní část od sjezdu z dálnice D1 až po Slivenec (úseky zprovozněny v roce 2010) a západní od Slivence do Třebonic (uveden do provozu 1983), na který později (2000 a 2001) navázaly další dva úseky tvořící spojnici Třebonic a Ruzyně.

Strukturu práce po úvodní části tvoří kapitola zaměřená na teoretický rámec, v níž je věnován prostor rozboru literatury, která objasňuje vztah dopravní infrastruktury a regionálního rozvoje. Je zde představena názorová pluralita na význam dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji, která dělí autory prací na dvě skupiny. Další podkapitola se pak detailněji vztahy nové dopravní infrastruktury vedoucích k

ekonomickému rozvoji snaží více přiblížit. V otázce efektů dopravní infrastruktury je nejprve pozornost zaměřena na základní dělení, později na distributivní a generativní efekt, což jsou dva přítomné efekty při každém dalším vylepšení dopravní infrastruktury. Následně jsou představeny metody hodnocení ekonomických dopadů investic do infrastruktury, které jsou nejčastěji využity v zahraniční literatuře. Nedílnou součástí je podkapitola zabývající se lokalizací firem a faktory, které lokalizaci ovlivňují. Předposlední část tvoří konkrétní případové studie zabývající se silničními okruhy a jejich vztahu k regionálnímu rozvoji. Na závěr celé této kapitoly je představen seznam hlavních hypotéz diplomové práce, které vycházejí z diskuze s literaturou a také z vlastních úsudků.

Třetí kapitola zahrnuje metodický postup práce, ve kterém jsou představeny zvolené metody a postup při získávání dat. Popsáno je také zvolené území, které je dále děleno podle přítomnosti okruhu na starou a novou část. Časově nejnáročnější při tvorbě práce byla zřejmě kompletace dat pro analýzu firem. Prostřednictvím registru ekonomických subjektů byla shromážděna data za výběr firem, jejichž postup selekce je popsán v kapitole 3.4. Na to navazuje popis postupu při provádění dotazníkového šetření. Na závěr třetí kapitoly jsou pak stručně popsány možnosti ovlivnění dat a je také představen Silniční okruh kolem Prahy.

Ve čtvrté kapitole je provedena analýza dat získaných z registru ekonomických subjektů. Tato část je jedna ze dvou hlavních částí celé diplomové práce. Na jejím základě je hodnocen vliv silničního okruhu na lokalizaci firem. Postupně jsou hodnoceny indikátory počtu firem, státní příslušnosti majitele firmy, velikosti firem podle počtu zaměstnanců a počet firem podle odvětví. To vše je zohledněno rokem vzniku firmy.

Na čtvrtou kapitolu navazuje kapitola pátá představující dotazníkové šetření, tedy druhou významnou část prováděného výzkumu. Odpovědi na otázky dotazníkového šetření slouží k objasnění výsledovaných trendů z kapitoly předešlé. Analýza primárních dat představuje větší možnosti v poznání vztahu firmy a její lokalizace.

V poslední kapitole jsou prezentovány závěry, které obsahují shrnutí poznatků a odpovědi na jednotlivé hlavní hypotézy, představených v kapitole 2.7.

2. Teoretický rámec dopadů dopravní infrastruktury na regionální rozvoj

Cílem této části je na základě dostupné literatury stručně představit problematiku vztahu dopravní infrastruktury a následného regionálního rozvoje. Vzhledem k tomu, že tento vztah je více zkoumán literaturou zahraniční, než českou, tvoří jádro teoretické části zejména rozbor literatury zahraniční. Zároveň je třeba zmínit, že závěry studií vzniklých v zahraničí nemusí být vždy aplikovatelné na specifické české prostředí.

Česká literatura věnující se vlivu dopravní infrastruktury, zejména pak rychlostních silnic a dálnic, vzniká spíše v rámci studentských prací. Na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Univerzity Karlovy vzniklo již několik kvalitních případových studií, z nichž také částečně tato diplomová práce čerpá inspiraci. Problematika silničních okruhů, jakožto speciálního typu rychlostních silnic, zatím v české literatuře není systematicky zpracovávána.

Zahraniční literatura přináší širší možnosti pohledu na problematiku dopravní infrastruktury a regionálního rozvoje. Závěry těchto prací se však obvykle liší a dělí tak autory na dvě hlavní skupiny. Většina jejich studií vychází z prostředí, kde je zastoupeno značné množství vysokokapacitních silnic, tudíž jejich vliv na regionální rozvoj nemusí být tak zřetelný. V České republice je naopak síť vysokokapacitních silnic poměrně řídká, a tak můžeme předpokládat, že vliv rychlostních silnic a dálnic bude výraznější. Trochu odlišně ale musíme vnímat roli Pražského silničního okruhu. Jelikož se zatím stále jedná o nedokončenou stavbu, jeho vliv na ekonomický rozvoj je nutné brát jako neúplný, či přechodný. Oproti případovým studiím, které vznikaly v zahraničí a zkoumaly vliv silničních okruhů na ekonomický rozvoj, tato práce zkoumá rozvoj ovlivněný pouze částí okruhu. Lze ale říci, že i na této části je možné pozorovat shodné rysy a podobnosti s dopady okruhů postavených v zahraničí.

Část práce věnovaná teorii se nejprve zabývá názorovou pluralitou na vztah dopravní infrastruktury a regionálního rozvoje. V dalších kapitolách je pak prostor věnován vyjádření daného vztahu, popis působících efektů a vztahů mezi nimi. Vysvětleny jsou také pojmy generativní a distributivní efekt. Čtvrtá část se zabývá metodami, kterými je možné vztah mezi dopravní infrastrukturou a regionálním či ekonomickým rozvojem hodnotit. V páté kapitole je pozornost zaměřena na lokalizaci firem a lokalizační faktory. V poslední části jsou pak rozepsány jednotlivé případové

studie, které vznikly v zahraničí a které se zabývají silničními okruhy a jejich dopadem na dané území. V těchto studiích jsou představeny různé metody, na jejichž základě bylo dosaženo publikovaných závěrů.

2.1 Dopravní infrastruktura a její vliv na regionální rozvoj

V této části je věnován prostor k objasnění názorové plurality na vztah dopravní infrastruktury (a investic do ní) a regionálního rozvoje. Nejednotnost v názorech rozděluje autory teoretických konceptů a studií na dvě hlavní skupiny. První z nich zastává názor, že dopravní infrastruktura je katalyzátorem ekonomického rozvoje a pozitivních změn. Druhou skupinu naopak představují autoři, kteří na vliv infrastruktury na ekonomický rozvoj nahlíží spíše skepticky. Infrastruktura je vnímána jako "nutná, ale nepostačující pro ekonomický růst a rozvoj" (Huddleston, Pangotra 1990, cit. v Rephann, Isserman 1994, s. 725).

Investice do dopravní infrastruktury jsou prezentovány jako jeden z možných nástrojů k podnícení regionálního rozvoje již např. v Myrdalově teorii kumulovaných příčin. Tato teorie vznikla v 60. letech a hlavní myšlenkou je, že změna nevyvolá reakci opačného směru, ale další změny, které ji umocní (Blažek, Uhlíř 2002). Kumulativní mechanismy se projevují na základě faktorů, jako jsou např. mobilita kapitálu či meziregionální obchod. Výsledkem je pak zvýšení rozdílů, což v praxi znamená, že rozdíly mezi regionem, který se vyvíjí rychleji, a ostatními regiony se bude nadále zvyšovat.

Intervence státu s cílem napravit nerovnováhu nevidí jako správné Hirschman, který je představitelem teorie nerovnoměrného rozvoje vzniklé v 60. letech 20. století. Nerovnovážný stav spatřuje jako všudypřítomný a právě nerovnováhu mezi regiony pokládá za nezbytnou podmínku pro samotný růst (Blažek a Uhlíř 2002). Na rozdíl od již zmíněného Myrdala nepovažuje dopravní infrastrukturu za nutnou podmínku rozvoje výroby, místo toho rozvojem výroby se vytvoří silný tlak na rozvoj infrastruktury. Zde je možné uvést příklad dvou států, které zastupují oba názory. Jedná se o Irsko a Portugalsko. Irsko nejprve přilákalo investory, kteří následně začali vyžadovat rozvoj infrastruktury, zatímco Portugalsko na počátku investovalo do rozvoje infrastruktury ve snaze nalákat investory.

Aschauer (1989) se zabývá výzkumem dopadu investic do infrastruktury na růst produktivity. Velká pozornost by měla být soustředěna na rozhodování o veřejných

investicích. Mezi hlavní cíle investic patří dopravní infrastruktura. Zdůrazněna je role vlády v průběhu ekonomického růstu a zlepšování produktivity. Nižší růst akumulace veřejného kapitálu byl v 70. a 80. letech v USA převážně způsoben zpomalením produktivity soukromého sektoru. A právě zvýšení produktivity soukromého sektoru je možné dosáhnout přes investice do dopravní infrastruktury. I v dalším svém díle Aschauer (1990) dochází k závěru, že co se týče ekonomického růstu, hraje dopravní infrastruktura významnou roli. Lepší kvalita a úroveň dálnic rozvíjí přepravní služby. Tím také roste mezní produkt soukromého kapitálu. Vyšší mezní produkt kapitálu vyvolává vyšší investice do fyzického kapitálu a rostou příjmy na obyvatele. V pracích Aschauera je vytvořen rámec se třemi empirickými závěry. Prvním je, že infrastrukturní kapitál nese kladný mezní produkt ve výrobní technologii soukromého sektoru. Následně, že infrastrukturní kapitál je doplňkový k soukromému kapitálu a je schopný zvýšit mezní produkt soukromého kapitálu. Třetím závěrem je, že investice do infrastruktury pravděpodobně stimulují soukromé investice do výrobních zařízení a vybavení (Aschauer 1990). Poznatky Aschauera o významu veřejných výdajů do infrastruktury podporují i výsledky práce Easterlyho a Rebelo (1993). Zároveň však autoři dodávají, že k ověření kauzality mezi infrastrukturou a ekonomickým růstem je potřeba dalšího výzkumu s širší základnou dat.

Garcia-Milà a McGuire (1992) zkoumají produktivní příspěvek veřejně poskytovaných služeb a statků, konkrétně dálnic a vzdělání. Na základě těchto vstupů upřesňují produkční funkci, což jim umožňuje prozkoumat relativní dopad veřejných a soukromých vstupních zdrojů na výkon. Autorky se také pokouší vyhodnotit, zda stát poskytuje optimální výdaje na dvě zmíněné součásti veřejného rozpočtu. Výsledek výzkumu naznačuje, že dálnice i vzdělání jsou produktivní vklad s pozdějším dopadem na výkon.

Pozitivní vliv je zkoumán i u mezistátních dálnic v USA pomocí kvaziexperimentální metody. Zkoumány jsou správní celky, které získaly napojení na dálniční síť během období 1963-75 nebo jsou v jeho těsné blízkosti. Výstavba nových dálnic může být podle Rephanna a Issermana (1994) užitečná pro konkurenceschopnost menších měst, jejichž rozvoj je výstavbou nové infrastruktury stimulován. Největší ekonomické změny budou přesto na okrajích velkých měst. Kromě pozitivních efektů, ale autoři souhlasí s tím, že výstavbou nových dálnic nebude docházet k rovnoměrnému ekonomickému rozvoji. Ty oblasti, které nejsou přímo napojeny na dálniční síť, nevykazují zásadní ekonomický růst.

V podobném duchu vyznívá i práce Haghwouta (1999), který zkoumá efekty státních investic do infrastruktury na rozmístění zaměstnaných uvnitř států USA a jejich důsledky pro celkový ekonomický růst. Zdá se, že rozvoj infrastruktury slouží k nárůstu redistribuce z hustě zalidněných oblastí do méně zalidněných metropolitních oblastí. Takový případ redistribuce může oslabit aglomerační výhody center a může eventuálně vést k omezení státního růstu.

Ve studii Rienstra et al. (1994) je pozornost věnována tzv. koridorům, které nerespektují administrativní celky. Tyto koridory se vztahují k dopravní síti a tvoří oblast v blízkosti dopravních komunikací. Na základě provedené analýzy dochází k závěru, že v sledovaném území neexistuje žádný monokauzální vztah mezi vývojem dostupnosti a zaměstnaností. Z toho vyplývá, že výstavba hlavních dopravních tahů a následná změna v dopravní dostupnosti nemají průkazný dopad na celkovou zaměstnanost v regionech.

Whitelegg (1994) dále pak považuje argumenty snížení dopravních nákladů výstavbou nových dálnic za irelevantní. Analýza změn výkonu ekonomiky a změn v dostupnosti na území Velké Británie navíc nepodává žádný důkaz pozitivní vazby. Místa, která jsou stejně dostupná, mají odlišné ekonomické výsledky, s čímž souvisí to, že ekonomický rozvoj je podmíněn širokou škálou faktorů a rozdíl může tvořit např. poskytnutá vládní podpora. A právě přímá podpora firmám spíše vyvolá ekonomický zisk (na rozdíl od dopravní infrastruktury). Výstavbu silnic Whitelegg proto považuje za špatnou cestu pro tvorbu nových pracovních míst a ekonomický růst.

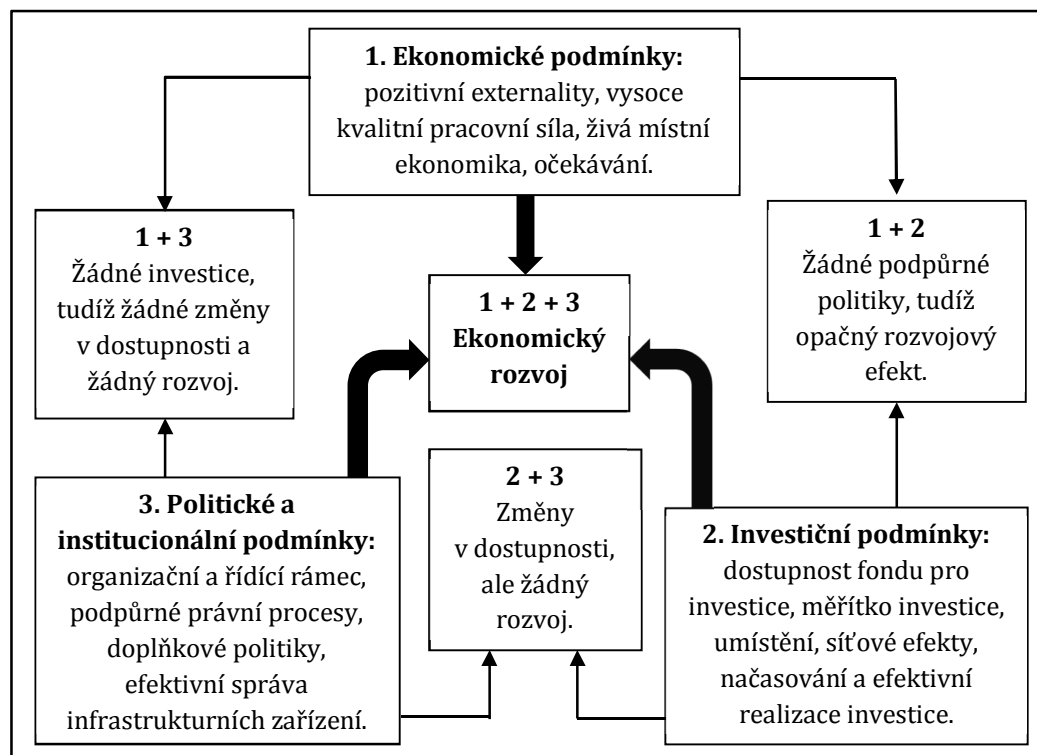
2.2 Hodnocení vztahů mezi dopravní infrastrukturou a ekonomickým rozvojem

Jak již bylo zmíněno, otázka zda investování do infrastruktury povede k ekonomickému růstu je značně diskutabilní. Pozornost by ale neměla být soustředěna pouze na přínos pro dopravu, který se projevuje zlepšením dopravní dostupnosti, ale zejména na další přínosy pro rozvoj způsobených novou dopravní infrastrukturou. Vyjádřením takového vztahu se věnovali Banister a Berechman (2000 a 2001), kteří vytvořili nový přístup založený na definování souboru nutných podmínek pro ekonomický rozvoj. Kromě ekonomických podmínek jsou to podmínky investiční a také politické a institucionální. Hlavním tvrzením tohoto přístupu je, že k dalšímu ekonomickému rozvoji dojde pouze v případě, kdy všechny tři zmíněné podmínky fungují ve stejný čas. Autoři se ve své práci opírají o dva předpoklady. Prvním je, že každá další investice do infrastruktury ve

vyspělých zemích, ve kterých je hustá síť infrastruktury vysoké kvality, nepovedou samy o sobě k ekonomickému rozvoji. Druhým předpokladem je doplňková funkce investic do infrastruktury pro další důležitější okolnosti, které musejí být také splněny, aby mohlo dojít k dalšímu ekonomickému rozvoji. Další investice do infrastruktury nejsou nezbytnou podmínkou, ale slouží jako podpůrná funkce dalších faktorů.

Na základě zmíněných faktů, dalšího ekonomického rozvoje lze dosáhnout součinností tří základních soborů podmínek. První nezbytnou podmínkou je přítomnost příznivých ekonomických externalit. Mezi ně patří např. trh práce či dostupnost kvalitativně dobré pracovní síly. Tato podmínka je základní a pouze pokud je lokální ekonomika živá, tak lze očekávat pozitivní ekonomický dopad investice. Druhou podmínku tvoří investiční faktory. Ty se týkají finančních zdrojů investice, rozsahu a umístění investice, efektů dopravní sítě a načasování. Jako třetí jsou politické a institucionální podmínky, které zahrnují rozhodování o dopravě v širším politickém prostředí. Jedná se o zdroje financí, úroveň investice (lokální, regionální, národní), podpůrné právní, organizační a institucionální politiky a procesy a další nezbytné politické kroky. Všechny tři zmíněné podmínky jsou znázorněny obrázkem 2.1.

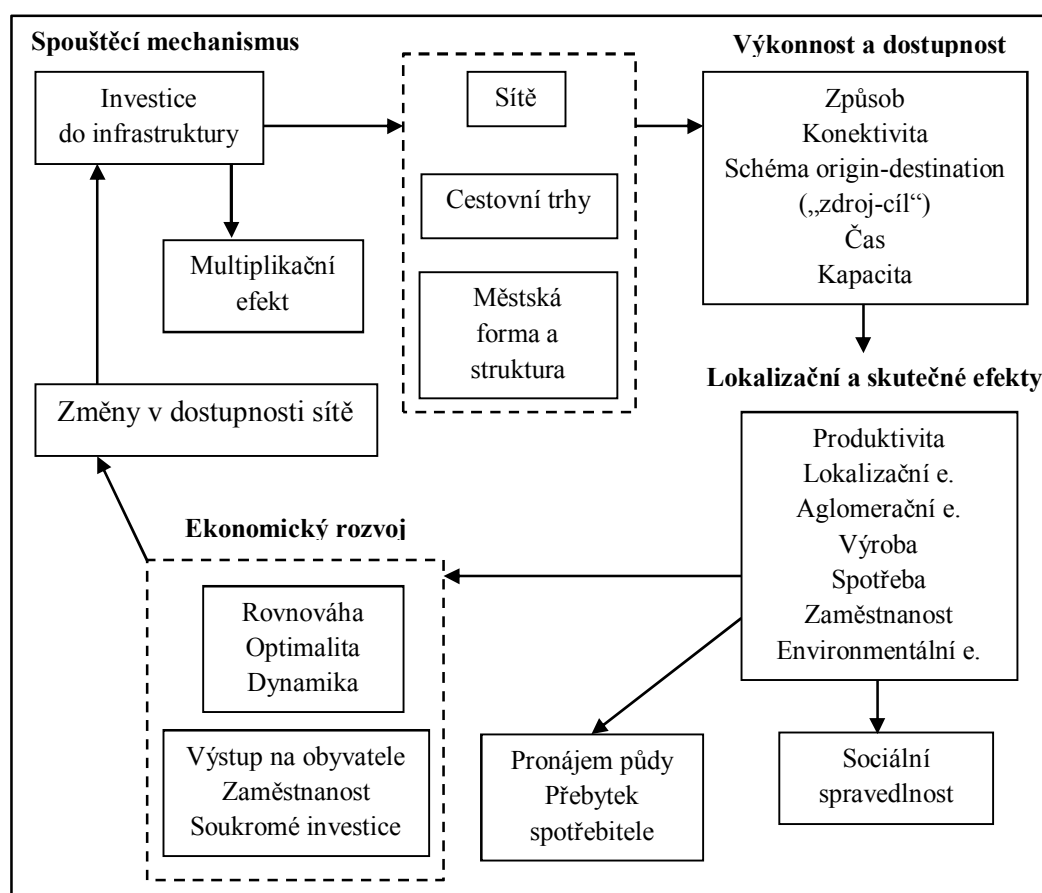
Obrázek 2.1: Nezbytné podmínky pro ekonomický rozvoj při investicích do infrastruktury



Zdroj: Banister a Berechman 2001, vlastní překlad

Pro interpretaci vztahů mezi investicemi do infrastruktury a ekonomickým rozvojem Banister a Berechman (2000) používají schematický model. Model tvoří 4 odlišné komponenty, z nichž každý vyžaduje rozdílný přístup v hodnocení. Následující obrázek 2.2 zobrazuje, že investice do infrastruktury ovlivňuje hned několik faktorů. Při zkoumání efektů jakékoliv investice do infrastruktury je nutné zvážit druh takové investice, její relativní velikost, její úroveň společenské efektivity či další externality, které může generovat.

Obrázek 2.2: Vztahy mezi dopravní infrastrukturou a ekonomickým rozvojem



Zdroj: Banister a Berechman 2000, vlastní překlad

Metodický rámec autoři studie strukturují do třech dimenzí. Patří mezi ně měřítko analýzy, typ proměnných použitých pro posouzení investice jejího dopadu, a také časové trvání efektů.

Na celostátní (či národní) úrovni je díky nové infrastruktuře možné získat přístup na nový trh. K lepšímu propojení nového trhu ale nepomůže pouze kvantita dopravní sítě, ale zejména její kvalita. Rozšíření infrastruktury by nemělo probíhat pouze

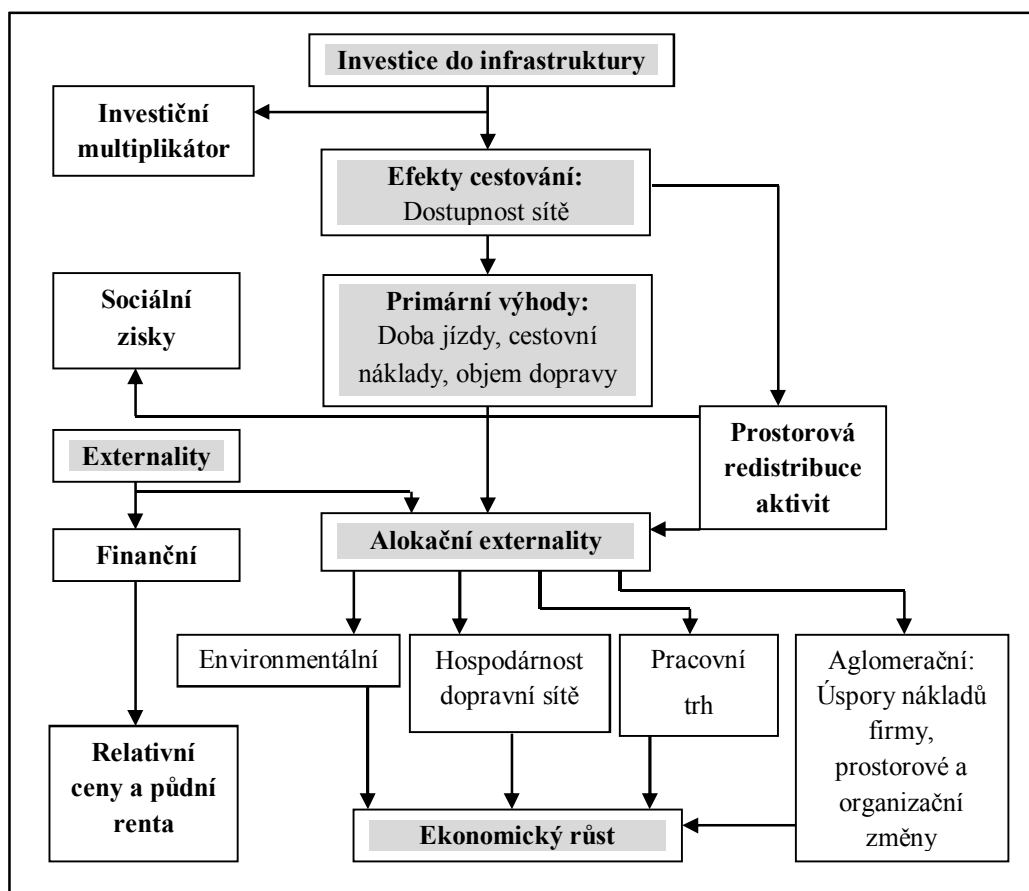
propojováním bodů v síti, ale také zkvalitněním uzlů, kde dochází k největším dopravním zácpám. Důležitá je též správa a kontrola dopravních komunikací.

Hlavní roli na regionální úrovni hraje dostupnost, jelikož v případě investice do infrastruktury dochází k její změně, a tak k redistribuci stávajících ekonomických aktivit mezi regiony. V uvedené studii je tvorba nových ekonomických aktivit chápána jako ekonomický růst a její spojitost se změnou v dostupnosti je nejasná. Dopravní dostupnost je však potřeba chápat jako součást mnohem širšího pojmu dostupnost. Taková dostupnost pak v sobě zahrnuje i dostupnost kvalifikované pracovní síly, dobré polohy a přítomnost podpůrné infrastruktury.

U lokální úrovně autoři zmiňují důležitost dvou klíčových faktorů. Prvním je zohlednění v rámci sítě, což znamená, že každý dopravní projekt by měl být zvážen v rámci lokální, regionální i národní sítě. Jako druhý faktor je uvedeno upřednostňování cílů a kritérií. Pokud by největší přínos nebyl spojen s infrastrukturou, poté není nutné do infrastruktury primárně investovat. Musí tak existovat funkční vazba mezi základními dopravními benefity a potenciálními efekty ekonomického růstu.

Výsledkem analýzy je komplexní shrnutí mnohorozměrného prostředí vazeb mezi dopravou, umístěním, rozvojem a dalšími faktory. Ekonomický růst vyvolaný dopravou ukazuje, že je nutné zastoupení různých ekonomik na různých trzích. Pouhé zlepšení dopravní dostupnosti by nemělo být dostatečné pro ekonomický růst.

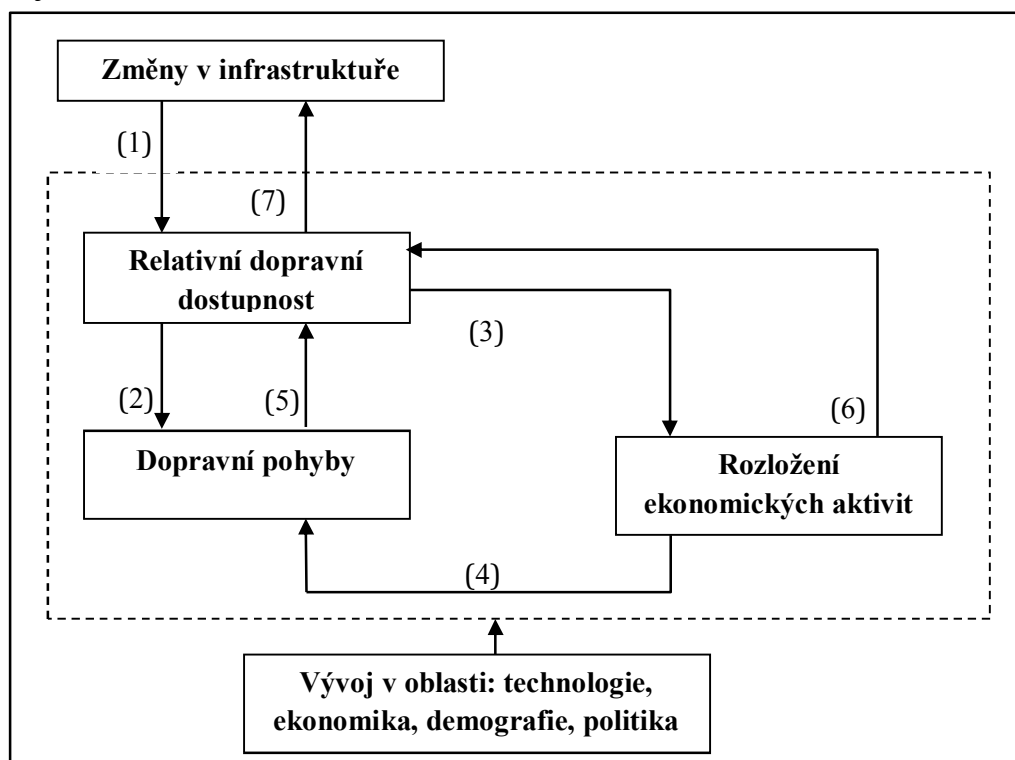
Obrázek 2.3: Vyhodnocení ekonomického růstu z investic do dopravní infrastruktury



Zdroj: Banister a Berechman 2001, vlastní překlad

Kromě Banistera a Berchmana se vyjádřením vztahu mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem věnovali Rietveld a Bruinsma, kteří publikovali v roce 1993 schéma, které je znázorněno na obrázku 2.4. Efekty infrastruktury, které jsou na obrázku zachyceny, je možné rozdělit na efekty přímé a nepřímé. Více o těchto efektech pojednává kapitola 2.3, ve které je pozornost věnována i konkrétním typům nepřímých efektů- generativnímu a distributivnímu efektu.

Obrázek 2.4: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem



Zdroj: Bruinsma a Rietveld 1993

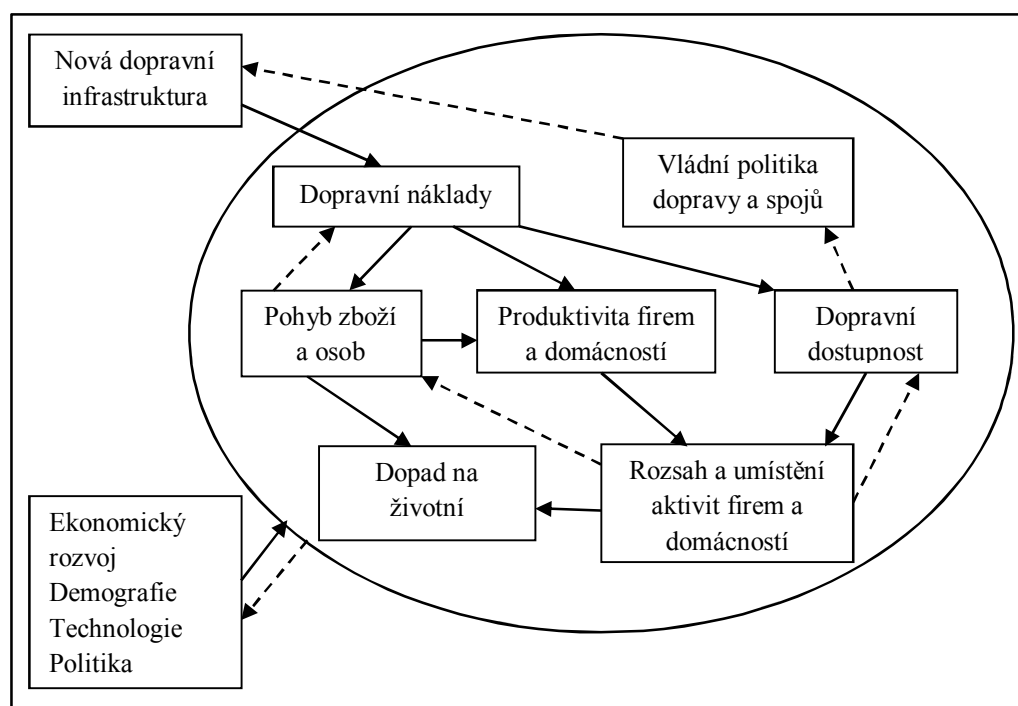
Na základě změn v infrastruktuře dochází ke změnám v relativní dopravní dostupnosti (1), což má přímý efekt na uskutečněné dopravní pohyby uvnitř regionu (2). Relativní dopravní dostupnost pak též ovlivňuje rozložení ekonomických aktivit (3), což může vést ke třem typům ekonomického rozvoje regionu. Dojde tak buď k ekonomickému růstu, ekonomickému poklesu, či dojde k tzv. „odsávacímu“ efektu, kdy jsou zboží a služby dováženy z jiných regionů. Rozložení ekonomických aktivit tak může s odstupem času mít dva efekty na relativní dostupnost regionu. Buď nepřímo přes zvýšení dopravních pohybů (4), které negativně ovlivní relativní dopravní dostupnost (5), nebo přímo zvýšením stavební aktivity (6). Změny v relativní dopravní dostupnosti tak dále povedou ke změnám v infrastruktuře.

Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem dále rozpracovává Rietveld a Bruinsma (1998), z nichž následně vychází ve své práci i Vondráčková (2006). Předstupněm k zmíněným schémátům je verze Rietvalda a Bruinsmy z roku 1994, v níž ale nejsou rozlišeny přímé a nepřímé vztahy v rámci uvedených prvků. Tuto verzi ve své práci popisuje Tóth (2005), který uvádí, že zlepšením dopravní infrastruktury dojde k snížení dopravních nákladů. Na to má hlavní

vliv zkrácení vzdáleností, zvýšení rychlosti a redukce spotřeby pohonných hmot. Dopravní náklady působí též na produktivitu firem a domácností, což pak ve výsledku společně s dopravní dostupností působí na celkové aktivity v regionu (ať už se jedná o jejich nárůst či o jejich pokles).

Z obrázku 2.5, který představuje schéma vytvořené Rietveldem a Bruinsmou (1998), je patrné, že nová dopravní infrastruktura není pouze příčinou změn v ekonomice, ale je také jejich důsledkem. Nová dopravní infrastruktura dle tohoto schématu ovlivňuje zejména dopravní náklady. Jelikož ale dopravní náklady tvoří pro většinu firem pouze malé procento celkových výrobních nákladů, může být tento vztah poměrně přeceněn.

Obrázek 2.5: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem

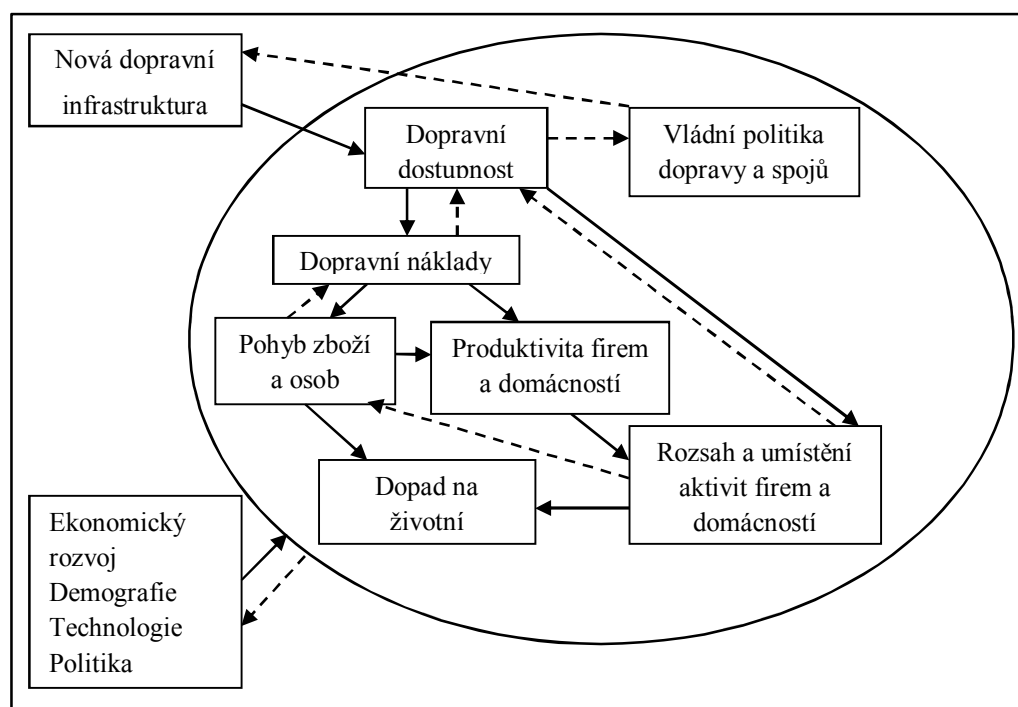


Zdroj: Rietveld a Bruinsma 1998, vlastní překlad

Vondráčková (2006) pro dané schéma navrhuje několik změn a přetváří jej do výsledné podoby, která je zobrazena na obrázku 2.6. Hlavní vztah nové dopravní infrastruktury a dopravních nákladů je nahrazen vztahem nové dopravní infrastruktury a dopravní dostupností. Dopravní dostupnost dle Vondráčkové (2006) má vliv na chápání geografické polohy a atraktivity lokality. To má pro většinu firem větší přínos než relativně malé snížení dopravních nákladů. Působení prvků dopravní dostupnosti a

dopravních nákladů také na rozdíl od Rietvelda a Bruinsmy (1998) vidí jako obousměrné. To znamená, že dopravní náklady ovlivňují dopravní dostupnost, ale také zlepšení dopravní dostupnosti povede ke snížení nákladů.

Obrázek 2.6: Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem



Zdroj: Vondráčková 2006

2.3 Efekty dopravní infrastruktury

V této podkapitole je prostor věnován přiblížení efektů, které s sebou nese dopravní infrastruktura, resp. investice do ní. Přes obecné rozdělení efektů, které je znázorněno v tabulce 2.1 se pozornost přesune až ke generativnímu a distributivnímu efektu. Uvedené efekty budou následně zkoumány v této diplomové práci.

Primární dělení efektů při investicích do infrastruktury je na přímé a nepřímé. Banister a Berechman (2000) vztahy mezi investicemi do infrastruktury a přímými a nepřímými efekty znázorňují následovně:

Tabulka 2.1: Základní rozdělení efektů investic do dopravní infrastruktury

Investice do infrastruktury				
Přímé efekty			Nepřímé efekty	
Rozhodnutí o umístění Půdní renta Forma města	Přebytek spotřebitele a výrobce	Úspory produkčních a transakčních nákladů	Externality: peněžní a technické	Multiplikační efekty

Zdroj: Banister a Berechman 2000, vlastní překlad

Oosterhaven a Knaap (2003) sumarizují rozdělení efektů v tabulce 2.2. Efekty dělí na přímé a nepřímé, z hlediska trvání dále na dočasné a trvalé. Svým rozdělením efektů navazují na práci Rietvelda a Bruinsmy (1998), kteří se zabývali rozdělením efektů na stranu nabídky a poptávky. Dle Rietvelda a Bruinsmy jsou dočasné efekty spojeny pouze se stranou poptávky. Jedná se o efekt výstavby a také vytěšňování soukromých investic státními. Naopak trvalým efektem je efekt provozu a údržby, který je spojen s dopravní infrastrukturou. Právě údržba je aktivitou, která ač není tolik viditelná, má vysokou míru návratnosti na investice. Na straně nabídky, jak již bylo naznačeno, se nenachází žádný dočasný efekt. Trvalý efekt na straně nabídky představuje efekt na produktivitu a umístění firem. Trvalé efekty jsou důležitou složkou ekonomické analýzy investic do dopravní infrastruktury. Patří mezi ně vliv na celkové dopravní náklady, HDP, zaměstnanost, životní prostředí, obecný prospěch a rovnost.

Tabulka 2.2: Typy efektů investic do dopravní infrastruktury

		Dočasné	Stálé
Přímé	Prostřednictvím trhu: Vnější efekty:	Efekty spojené s výstavbou Efekty na životní prostředí	Využívání a časová úspora, Efekty na životní prostředí, Bezpečnost apod.
Nepřímé	Prostřednictvím poptávky: Prostřednictvím nabídky: Vnější efekty:	Zpětný efekt na výdaje Vytěšňovací efekt Nepřímé emise	Zpětný efekt na výdaje, Produktivita a lokalizační efekty Nepřímé emise apod.

Zdroj: Oosterhaaven a Knaap 2003, vlastní překlad

Rietveld a Bruinsma (1998) dále popisují jednotlivé efekty, které jsou spojeny s výstavbou nové dopravní infrastruktury. Mezi hlavní efekty patří změna v dopravních nákladech, která je spojena s lepší dostupností nebo vyššími rychlostmi. To má za následek např. snížení spotřeby paliva či ceny pracovních sil. Dochází tak k růstu produktivity firem, díky čemuž dochází k růstu HDP v daném regionu. Na tempu růstu regionu pak závisí zaměstnanost. Dopady investic do infrastruktury na zaměstnanost se odehrávají přes substituční a doplňkové vztahy mezi pracovní silou, soukromým kapitálem a infrastrukturou. Snížení nezaměstnanosti lze dosáhnout prostřednictvím zlepšené dopravní infrastruktury, která představuje možnost pro pracovní sílu dojíždět ze vzdálenějších oblastí.

Z hlediska vlivu silniční infrastruktury na životní prostředí jsou zmíněny spíše negativní vlivy. K narušení krajiny dochází již samotnou výstavbou dopravní infrastruktury. Rychlostní komunikace dále vedou ke konkurenci k ostatním druhům dopravy, dochází k nárůstu nejen dálkové dopravy a tím pádem je výsledkem zvýšený výskyt polutantů v ovzduší. Na druhou stranu dochází k změnám preferovaných tras, což v městském prostředí se lokálně projeví snížením dopadů na životní prostředí. K pozitivním vlivům také patří úspora energie skrze plynulejší dopravu. Investice do infrastruktury přátelské k životnímu prostředí mohou mít ekonomický význam, jelikož firmy považují aspekty životního prostředí za důležité a mohou hrát roli v lokalizaci jejich aktivit.

Vliv infrastruktury na obecný prospěch autoři zmiňují zejména snížení doby cestování. To má za následek lepší časové možnosti trávení volného času, nebo také rozšíření rozsahu jejich spotřebních aktivit (Rietveld a Bruinsma 1998).

Přínos výstavby infrastruktury obvykle bývá mezi populací a firmami rozdělen značně nerovnoměrně. Často dochází k situaci, že zatímco většina lidí má ze zlepšení dopravní dostupnosti prospěch, zbylá menšina pociťuje negativní dopady na dostupnost. Z hlediska financování se pak stává, že subjekty, jenž nejvíce profitují z projektu infrastruktury, nebývají nutně zároveň subjekty, které nejvíce financují zajištění služeb infrastruktury. To vše je důležitou součástí v politickém procesu, který o infrastruktuře rozhoduje (Rietveld a Bruinsma 1998).

Rietveld a Bruinsma (1998) dále uvádějí lokalizaci firem v blízkosti nově vybudované infrastruktury za jeden z nejlépe viditelných vlivů. Kromě polohy vůči infrastruktuře je podstatná také poloha vzhledem k metropolitnímu regionu. Lokalizace firem je dále závislá na fázi v životním cyklu firmy. V době vzniku firmy infrastruktura

často nehraje roli, jelikož firma se nachází v místě bydliště podnikatele. Postupem času ale přítomnost infrastruktury roste na významu. Úspěšná firma začne hledat novou lokalitu pro své působení, přičemž důležitou roli hraje právě infrastruktura a dostupnost trhu. Důležitá není jen fáze životního cyklu firmy, ale také její postavení v hierarchii, jelikož řada firem je pouhou pobočkou většího závodu. Různé typy poboček pak vyžadují odlišné typy infrastruktury.

V neposlední řadě je také uveden vliv jednotného snížení dopravních nákladů na celkové ceny pozemků, jenž závisí na substituční pružnosti mezi pozemky a ostatním spotřebním zbožím. Výsledná cena tak v závislosti na zlepšení dopravy může stoupat, stagnovat či klesat.

2.3.1 Distributivní a generativní efekt

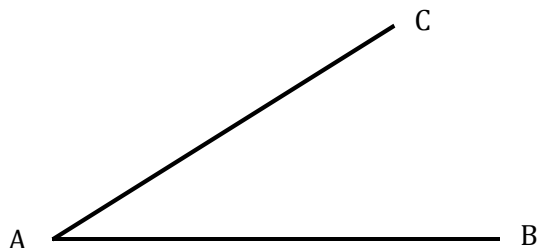
Při hodnocení vlivu dopravní infrastruktury na regionální rozvoj je také potřeba od sebe odlišit dva přítomné efekty- generativní a distributivní. Oba tyto efekty vznikají při každém vylepšení stávající infrastruktury. Zatímco generativní efekt je vnímán velice pozitivně (např. Mas 1996), distributivní efekt je vnímán více rozporuplně (např. Chandra 2000).

Přínos rozvoje dopravní infrastruktury je zřejmý přes generativní efekt. Na základě tohoto vlivu dochází k novým investicím, které vznikají výhradně s výstavbou dopravní infrastruktury a při její absenci by vůbec nevznikly. Naopak při distributivním efektu nedochází k novým investicím, ale pouze o jejich přemístění, tedy relokaci, z oblasti, kde již dříve fungovaly. V místě přemístění tak dochází k pozitivnímu vlivu, naopak v místě, odkud byla investice přemístěna, je zřejmý negativní dopad.

Rietveld a Bruinsma (1998) poukazují na síťový charakter dopravní infrastruktury a vytvářejí jednoduché schéma, na kterém je znázorněna síť s jedním počátečním bodem (A) a dvěma koncovými body (B a C). Na počátku dojde k zlepšení spojení mezi body A a B. Na základě toho je nutné rozlišit uživatele do tří skupin: 1) uživatelé, kteří nezmění své chování; 2) uživatelé, kteří změní cílový bod z C na B; 3) nový dopravní ruch. Distributivní efekt reprezentují uživatelé, kteří změnili spojení AC na spojení AB. Pokud by došlo k měření efektů pouze v bodech A a B, nikoliv však v bodě C, mohlo by nastat přecenění dopadů na zlepšení spojení. Pokud má změna uživatelů ze spojení BC na spojení AB pozitivní efekt na výkonnost spojení BC, dojde k

dalšímu generování dopravy na spojení AB a zároveň také na spojení BC (Rietveld a Bruinsma 1998).

Obrázek 2.7: Dopravní síť se třemi body a dvěma spoji

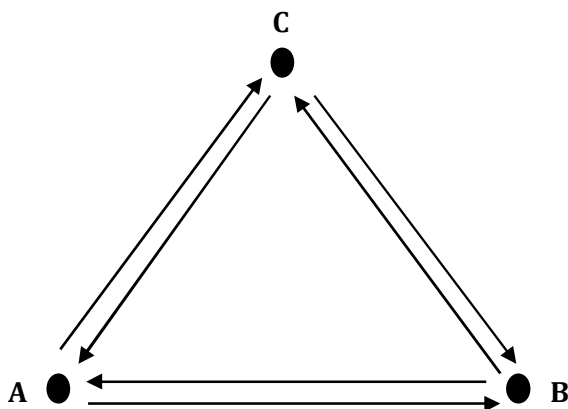


Zdroj: Rietveld a Bruinsma 1998

Další možností je přidání spojení bodů B a C, které reprezentuje obrázek 2.8. Rietveld a Bruinsma (1998) vycházejí z modelu regionálního obchodu od autorů Amana a Fujita (1970). Zlepšení spojení na spojnici AB má za následek negativní efekt na podíl regionu C na trhu, efekt na regiony A a B je však nejasný, jelikož výsledek závisí na proniknutí na trh ostatních regionů. Celkově je tento model dosti zjednodušený a pracuje pouze s podíly na trhu, přičemž zanedbává např. rozdílnou sílu jednotlivých center.

Zmíněné modely indikují, že zlepšení infrastruktury i v takto jednoduchých dopravních sítích má dopad nejen na napojená centra a regiony, ale i na ostatní spojení v této síti a další centra a regiony. Přímo zúčastněná území budou z dopadů výstavby infrastruktury profitovat. V ostatních územích však mohou být nepřímé efekty negativní.

Obrázek 2.8: Dopravní síť se třemi body a třemi spoji

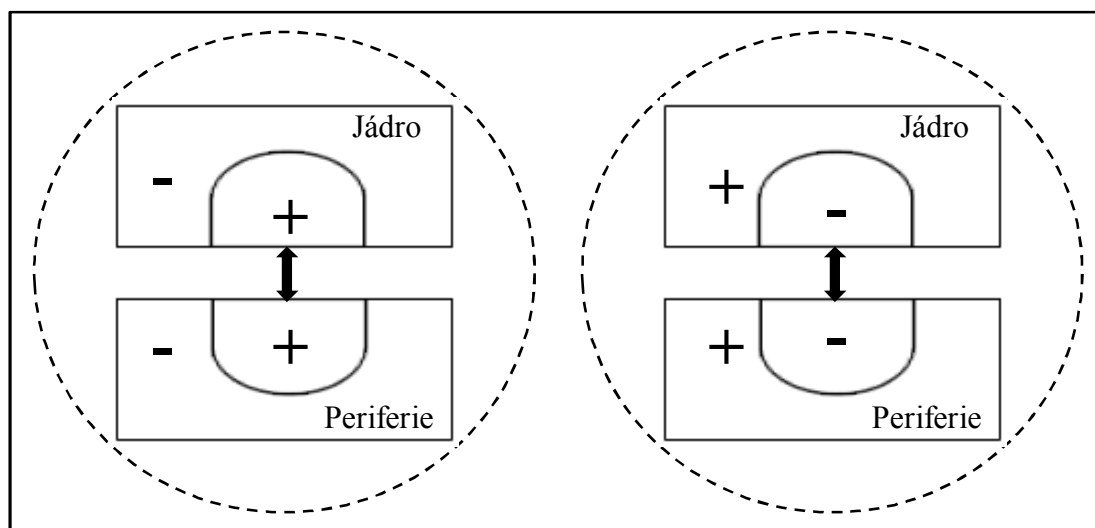


Zdroj: Rietveld a Bruinsma 1998

Meijers et al. (2012) rozlišují distributivní efekty na dva typy. Prvním je distributivní efekt vyvolaný změnou v dopravní dostupnosti, druhým distributivní efekt jádro-periferie.

Investice do infrastruktury a tím způsobená změna dopravní dostupnosti vedou k nerovnoměrnému rozmístění ekonomických aktivit. Změny v dostupnosti mají za následek ekonomický růst na jednom místě, zatímco na jiném místě může docházet k růstu slabšímu, či dokonce k poklesu aktivit. Autoři se však nezaměřují přímo na ekonomický růst, ale na jeho rozmístění v lokálním a regionálním měřítku. Na základě práce Banistera a Berechmana (2000), který určuje tři podmínky růstu (ekonomické, investiční a politické a institucionální podmínky, viz kapitola 2.2) je uvedeno, že absence jedné ze tří podmínek povede k distributivnímu efektu spíše než k efektu generativnímu. Změny ve třech zmíněných podmínkách mohou být vnímány jako výraznější mezi dvěma regiony, než v rámci jednoho regionu. To však pravděpodobně zvýrazní relativní důležitost změn v dostupnosti uvnitř regionu. Na obrázku 2.9 jsou znázorněny distributivní efekty vyvolané změnou dopravní dostupnosti. Ty nastanou, když část regionu, který začal být lépe dostupný, roste, zatímco region, který nezískal na dopravní dostupnosti, roste pomaleji či klesá a naopak (Meijers et al. 2012).

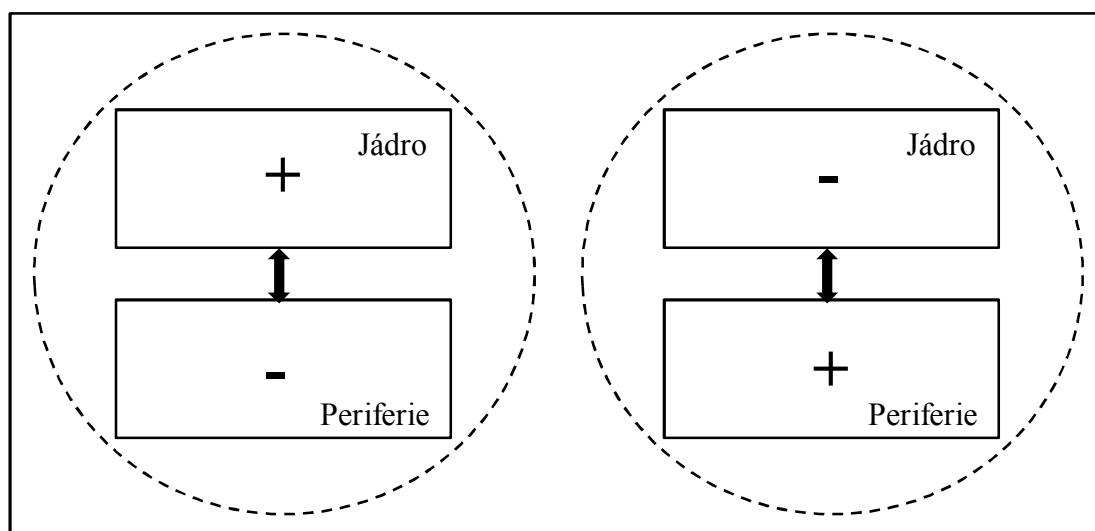
Obrázek 2.9: Distributivní efekty vyvolané změnou dopravní dostupnosti



Zdroj: Meijers et al. 2012

Distributivní efekt jádro-periférie představuje druhý typ, který zmiňují autoři Meijers a et al. (2012). Propojení centrálnějšího regionu s více periferním regionem umožňuje firmám z periférie prodávat jejich produkty v centrálním regionu, což vede k výraznému zvýšení jejich trhu. Znamená to také, že firmy z periférie se dostávají do konkurence s firmami z jádra, jelikož výstavbou nové infrastruktury odpadla nepřístupnost periferního regionu. Obrázek 2.10 zaznamenává distributivní efekt jádro-periférie, který nastává, když centrum roste na úkor menšího růstu či poklesu v periférii nebo naopak.

Obrázek 2.10: Distributivní efekt jádro-periférie



Zdroj: Meijers et al. 2012

2.4 Metody hodnocení ekonomických dopadů investic do dopravní infrastruktury

Při pohledu na vypracované studie (viz např. dále kapitola 2.6) je patrné, že se velmi liší v metodách, které určují produktivitu a ekonomický rozvoj způsobený dopravní infrastrukturou. Neexistuje totiž žádná metoda, která by dokázala přesně ekonomický rozvoj změřit. Problémem totiž je určení míry ekonomického rozvoje, který by nastal bez investice do infrastruktury. Redukce cen platí totiž jak pro dovoz, tak i pro vývoz zboží a služeb, a tak se tento efekt stává nejasným. Rozdělením metod používaných při hodnocení vlivu dopravní infrastruktury se zabývají ve své práci z roku 1998 např. i Rietveld a Bruinsma.

Metody pro analýzu zmíněných vlivů dopravní infrastruktury jsou děleny na základě přístupu na modelové a nemodelové, na základě dat pak na agregovaná a

neagregovaná. Kombinací tak vznikají čtyři skupiny metod. V každé skupině je zároveň obsažen různý počet metod.

Modelové přístupy na agregovaných datech tvoří důležitý nástroj při analýze ekonomických vlivů, které způsobuje investice do infrastruktury. Tyto modelové přístupy jsou pak nejčastěji využívány ekonomy, dopravními inženýry či při tvorbě územního plánu. Z metod do této skupiny patří Cost-Benefit analýza (CBA) nebo lokalizační model. Cost-Benefit analýza slouží k vyhodnocení přímých i nepřímých dopadů dopravní infrastruktury. Lokalizační model pak zkoumá souhrnná data a vliv dopravní infrastruktury, které hodnotí společně s dalšími přítomnými aspekty, jenž jsou důležité při lokalizaci firmy. Modelové přístupy na neagregovaných datech se pak často využívají při hodnocení vlivu dopravní infrastruktury na prostorové rozmístění ekonomických aktivit nebo domácností v závislosti na dostupnosti.

Nemodelové přístupy na agregovaných datech tvoří kvazi-experimentální metoda, při níž se využívá srovnání dat před a po zlepšení infrastruktury v daném regionu. Při behaviorálním výzkumu jsou často využívány metody nemodelových přístupů na neagregovaných datech. Sem patří dotazníkové šetření a řízený rozhovor. Obě varianty mohou probíhat osobně, telefonicky, elektronicky nebo písemně. Metodu výzkumu na základě dotazníkového šetření dále ve své práci rozebírají Oosterhaven a Knaap (2003).

Oosterhaven a Knaap (2003) na základě dříve zpracovaných studií sumarizují metody odhadující ekonomický dopad investic do infrastruktury. Patří mezi ně šetření mezi firmami, odhad kvaziprodukčních funkcí, neúplný model rovnovážného potenciálu, regionální a makroekonomické modely, modely vztahu využití půdy a dopravy (tzv. LUTI) a prostorové výpočetní modely všeobecné rovnováhy (tzv. SCGE). V případových studiích jsou ale spíše častější kombinace nejrůznějších metod. To se děje za účelem minimalizace nepřesností zapříčiněných nedostatky jednotlivých metod.

Výzkum založený na dotazníkovém šetření mezi firmami je možné vést ve dvou úrovních. První tvoří výzkumy, které využívají otázky o důležitosti všech možných faktorů lokalizace včetně dopravní dostupnosti. Výsledky se pak různí nejen mezi regiony či státy, ale také mezi ekonomickými sektory a různými typy firem. Druhou linii tvoří výzkumy, které se snaží objasnit historické či budoucí dopady investic do infrastruktury. Výsledek však bývá často pochybný, jelikož firmy mají tendenci odpovídat více pozitivně, přestože pro ně projekt nemá takovou důležitost. Šetření mezi firmami také neodhalují, které firmy jsou ovlivněny nepřímo činností firem, které jsou

přímo ovlivněny novou infrastrukturou. Metoda dotazníkového šetření mezi konkrétními aktéry v sledovaném území je rozšířena ve velkém množství prací (Oosterhaven a Knaap 2003).

Kvaziprodukční funkce představuje vztah mezi velikostí vstupů a velikostí výstupu. Kromě pracovní síly (L) a kapitálu (K) jsou zahrnuty i komponenty infrastruktury. To vše je vztaženo k regionu či státu za určitý čas. Výsledkem je změna výkonu (Y).

$$Y_r^t = f(L_r^t, K_r^t, Vybavenost\ infrastruktury_r^t)$$

K určení takové změny je však potřeba široká základna dat, jenž však bývá málokdy dostupná. Míra vybavenosti infrastrukturou též nebere v úvahu aktuální nabídku služeb infrastruktury. V některých případech je možné problémy vyřešit tím, že se namísto vybavení infrastrukturou použije míra ekonomické dostupnosti. Vznikne tak následující vztah:

$$Ekonomická\ dostupnost_r = \sum_s Y_s f(c_{rs})$$

V něm f představuje klesající funkci komunikačních nákladů mezi regionem r a regionem s . Na základě tohoto vztahu je možné lépe odhadnout nárůst služeb infrastruktury dostupných danému regionu. Je také zřejmé, že ze zlepšení dostupnosti nebude těžit pouze region, kde se investice nachází, ale celá řada regionů či států. K odhadu důležitosti změn v dostupnosti pro ekonomiku regionu slouží koncept ekonomického potenciálu, který je úměrný celkovému dopravnímu toku z regionu r , který je dále úměrný celkové velikosti regionu r .

$$Ekonomický\ potenciál_r = Y_r \sum_s Y_s f(c_{rs})$$

Mezi další časté metody k určení ekonomického dopadu investic do infrastruktury patří regionální a makroekonomické modely. Aby zachytily sektorově odlišnou povahu primárních dopadů infrastruktury, musí být tyto modely multisektorální. Např. na import a export různých sektorů má snížení nákladů odlišný vliv, a proto by mělo být počítáno i s jejich efektem. Kromě zohlednění importu a exportu však tyto modely postrádají prostorovou dimenzi (Oosterhaven a Knaap 2003).

Dostatečného modelování ekonomického dopadu nové infrastruktury je možné dosáhnout pomocí prostorových modelů, jako jsou modely vztahu land use a dopravy (tzv. LUTI) a prostorové výpočetní modely všeobecné rovnováhy (tzv. SCGE). Modely

LUTI generují jejich vlastní předpovědi závislé na vstupních územních plánech a změnách v dostupnosti v dopravním systému. Přitom využívají systémové dynamiky jako typu modelování. Schopnost modelů LUTI odhadnout dopad na rozhodování o lokalizaci v rámci města je mnohem větší, než schopnost odhadnout meziregionální lokalizaci. Jejich síla spočívá v dělení a detailu. Obvykle obsahují několik různých zón, druhů dopravy, typů firem atd. SCGE jsou modely založené na mikroekonomickém rámci statické rovnováhy. Modely využívají užitkovou a produkční funkci se substitucí mezi vstupy. Jsou oproti modelům LUTI propracovanější z hlediska teoretické základny a s poměrně složitou nelineární matematikou. Modely SCGE též vedou k přímému odhadu výhod, které nejsou spojeny s dopravou. Dnes již je také možné nejen porovnat dva stavy rovnováhy, ale můžeme se setkat i s dynamickými modely všeobecné rovnováhy.

2.5 Lokalizace firem

Proces výběru umístění firmy pro její konkrétní aktivity představuje důležitou součást životního cyklu firmy. Každé možné umístění se vyznačuje určitými vlastnostmi, které jsou v různé kvalitě, v nestejném množství a za odlišnou cenu. Jde tedy o to, nalézt polohu s optimálním počtem zdrojů pro fungování dané aktivity. Lokalizaci na takovém místě dojde k úspoře nákladů a oproti umístění na jiném místě se tato lokalizace stává výhodnější. O umístění firmy tedy nerozhoduje jen jeden konkrétní faktor, ale celá řada faktorů. Ty bývají dosti často subjektivní, ale ve hře je i velké množství objektivních lokalizačních faktorů. O jejich sumarizaci se pokouší celá řada lokalizačních teorií, z nichž první takovou byla teorie Alfreda Webera z roku 1928. Weber uvádí tři hlavní faktory lokalizace průmyslového závodu (dopravní náklady, cena pracovní síly, naleziště surovin) a jako první zmiňuje též aglomerační úspory. Od té doby se základna lokalizačních faktorů rozšířila a postupem času se zároveň měnila i jejich důležitost.

Zohledníme-li měřítko, ve kterém rozhodování o lokalizaci probíhá, můžeme lokalizační faktory rozdělit v úrovni národní a regionální. Na národní úrovni se v současnosti jedná převážně o makroekonomickou a politickou stabilitu, úroveň vyspělosti, tržní potenciál a výši cenové hladiny. Tato hlediska rozhodují zejména u přímých investic ze zahraničí. Mezi lokalizační faktory na regionální úrovni patří dostatek kvalifikovaných pracovních sil, kvalita infrastruktury (včetně dopravního napojení), výhodná cena pozemků, pobídky ze strany obce a další (Wokoun 2008).

Viturka (2000) faktory dělí do 6 hlavních skupin, ve kterých jsou zastoupeny obchodní, pracovní, infrastrukturní, regionální a lokální, cenové (nákladové) a environmentální faktory. V rámci každé skupiny je pak uvedeno několik faktorů ovlivňujících lokalizaci. Jelikož v rámci této práce není možné obsáhnout všechny faktory, které se spolupodílejí na rozhodování firem, jsou zde dále uvedeny hlavní faktory, které budou hodnoceny.

Mezi obchodní faktory patří např. faktory blízkosti trhu, blízkosti zákazníků či přítomnosti podobných firem a další. V konkrétním případě Pražského silničního okruhu se může jednat nejen o blízkost Prahy, ale ve větším měřítku i strategické postavení vůči zahraničí, zejména k Německu, které je hlavním obchodním partnerem Česka. Geografická blízkost firem a organizací také podporuje výměnu informací a nápadů. Tato skutečnost může ovlivňovat lokalizaci podobně zaměřených firem. Výsledkem může být i tvorba klastrů, které tvoří seskupení nezávislých firem a dalších přidružených institucí, které si konkurují, ale zároveň také kooperují.

Ve skupině pracovních faktorů se objevuje např. faktor dostupnosti pracovních sil. Vyšší úroveň celkové nabídky pracovních sil je pro zaměstnavatele výhodnější, jelikož představuje lepší možnosti pro uspokojení jeho potřeb. V místě nejvyšší koncentrace pracovní síly, tedy v centrech, platí, že dojížděková vzdálenost často přesahuje administrativní hranice územních celků centra. Kromě dostupnosti pracovní síly hraje důležitou roli i např. její kvalita. Kvalita ovlivňuje strukturu firem v daném regionu, a tím i perspektivu ekonomického rozvoje.

Faktor kvality silniční komunikace je zahrnut v infrastrukturních faktorech. Ty dále zahrnují i faktory ostatních složek dopravy. Faktor kvality silniční komunikace odpovídá napojení center na síť dálnic a rychlostních silnic. Právě výstavbou nové infrastruktury vyšší kvality dojde k zahuštění dopravní sítě alepší se tak dopravní dostupnost mezi centry. Výstavbou nové infrastruktury a jejím vlivem na lokalizaci firem se zabývá řada autorů. Např. Kiss a Tiner (2012) poukazují na důležitost dopravní infrastruktury, zejména sítě dálnic, při lokalizaci industriálních parků v Maďarsku. Důležitost pro lokalizaci výrobních závodů dále prezentuje Holl (2004). Ten na příkladu Španělska uvádí, že dálnice ovlivňují prostorové rozmístění nově vzniklých výrobních podniků. Přístup k dálniční síti hraje významnou roli při lokalizaci ekonomických aktivit. Leitham (2000) taktéž poukazuje na klíčový faktor kvalitní sítě komunikací. Autor se věnuje i firmám, které přemístily své aktivity. Zde se ale na základě dalších doplňujících otázek nepotvrdilo, že by za přemístěním stála slabá dopravní dostupnost.

Skupina regionálních a lokálních faktorů zahrnuje významný faktor podnikatelské a znalostní báze. Při hodnocení tohoto faktoru bývá důraz kladen na institucionální podmínky rozvoje znalostní báze. Hodnocena je přítomnost vysokých škol a přítomností podobně orientovaných veřejných vědeckovýzkumných ústavů a vědeckotechnických parků (VTP).

Ceny tvoří samostatnou skupinu a rozlišuje se zde faktor cen pozemků a faktor ceny práce. Na cenu pozemků má velký vliv poloha, která je posuzována na různých hierarchických úrovních, a také vybavenost infrastrukturou. Cena práce je pak ovlivňována makroekonomickými činiteli (např. celková konkurenceschopnost ekonomiky) a také regionálně a lokálně působícími činiteli (např. produktivita práce).

Do skupiny environmentálních faktorů patří faktory urbanistické a přírodní atraktivity, které utvářejí celkovou image daného regionu. Environmentální kvalita území může pak získat na důležitosti v případě vysokých hodnot narušení životního prostředí.

Kvalita dopravní infrastruktury a její rozvoj tedy hraje důležitou roli při lokalizaci firem. Důležitá je ale i fáze života firmy. Fáze vzniku firmy představuje období, ve kterém většinou dopravní infrastruktura v rozhodování majitele roli nehraje, jelikož umístění subjektu bývá spojeno s místem bydliště majitele. V další fázi, kdy dochází k rozvoji firmy, se však již dopravní infrastruktura stává významným faktorem lokalizace. Záleží také na hierarchické úrovni, jelikož velké množství nových firem je pobočkou větších společností. Dopravní infrastruktura na každé takové hierarchické úrovni má odlišný význam. Vedení společnosti či výzkumná oddělení podle Rietvelda a Bruinsmy (1998) nutně nevyžadují přítomnost rozvinuté dopravní infrastruktury.

2.6 Příklady případových studií silničních okruhů

Tři vybrané případové studie představují tři odlišné možnosti, jak lze hodnotit ekonomický rozvoj v návaznosti na výstavbu dopravní infrastruktury. Jsou vybrány ty studie, které se přímo zabývají silničními okruhy. Amsterdamský okruh představuje vnitřní okruh, zbylé dva, Londýnský a Madridský, jsou okruhy vnější. V uvedených pracích je představeno a využito hned několik metod hodnotících ekonomický rozvoj.

Tato studie, která se částečně stala i předlohou pro diplomovou práci, se zabývá vlivem silničního okruhu kolem Amsterdamu na místní ekonomický rozvoj. Vzhledem k dopravním zácpám, které ve vodními kanály protkaném Amsterdamu panovaly, začalo docházet k stěhování firem z vnitřního města do okrajových částí, a to zejména do jižní části města (jižně od řeky Ij). Snahou vlády nejprve bylo podnítit vyšší ekonomickou aktivitu i v severní části, jenže i přes výstavbu nových rezidenčních čtvrtí se očekávaný efekt nedostavil. Naopak obyvatelé severní části začaly více dojíždět do jižní části města a jejich dojížděcí vzdálenost se zvětšila. Dopravním problémem byl zejména přejezd řeky Ij, ale potíže nastávaly i na dalších silnicích poskytujících přístup do města. Všechna tato fakta začaly vytvářet tlak na výstavbu vnějšího okruhu. Výstavba byla zahájena v 70. letech 20. století a dokončena byla v roce 1990. Nízký rádius (asi 5 km) stavby řadí amsterdamský okruh mezi vnitřní okruhy.

Ekonomický rozvoj je v této případové studii hodnocen nejprve na základě analýzy cen kancelářských prostor. Data obsahující ceny kanceláří větších než 500 m² byla shromážděna za roky 1987 a 1989, které reprezentují období před dokončením okruhu, a dále za rok 1991, tedy rok po dokončení. K odhalení míry dopadu na ceny kanceláří slouží samotná analýza dopadů a také regresní analýza. Zkoumané území je podle přítomnosti silničního okruhu rozděleno na dvě části. První část tvoří oblasti, které již dříve byly napojeny na okruh, druhou pak oblasti, které se staly dostupné po zprovoznění nových částí okruhu. V rámci těchto částí je poté ještě zohledněno i snížení vzdálenosti k okruhu po otevření všech jeho částí, respektive vzdálenost k okruhu v částech, kde již okruh existoval. Výsledkem však je, že pokud silniční okruh ovlivnil ceny kancelářských prostor, tak v části okruhu, kde byly zprovozněny nové segmenty, tento jev nelze pozorovat. Nájem kanceláří jsou vyšší v blízkosti již dříve existujících částí okruhu a jejich ceny rostou rychleji než ceny kanceláří v blízkosti nově otevřených částí okruhu. To znamená, že území, které již mělo delší dobu vybudovanou silnou pozici, profituje více. Regresní analýza dále odhaluje, že ačkoliv efekty nejsou přímo zřejmé, tak v oblastech s novými částmi okruhu je okruh důležitým lokalizačním faktorem pro kancelářské firmy.

Kromě analýzy cen kancelářských prostor, je součástí studie i rozsáhlé dotazníkové šetření mezi místními aktéry. To umožňuje lépe pochopit chování

samotných firem a detailněji objasnit vliv okruhu na jejich lokalizaci. Na jaře 1992 byl rozeslán dotazník mezi 516 podnikatelských subjektů s alespoň deseti zaměstnanci. Tyto podnikatelské subjekty zastupují čtyři vybrané sektory: výrobu, distribuci, služby a kancelářský sektor. Rozdělení je tentokrát do tří zón. První zónu tvoří oblasti v blízkosti segmentů okruhu, které byly zprovozněny již dříve. Druhá zóna obsahuje ty oblasti, které se staly dostupné po otevření nových segmentů okruhu. A konečně v třetí zóně se nacházejí ty oblasti, které jsou spíše vzdáleny silničnímu okruhu (tzn. buď vnitřní město, nebo vzdálenější předměstí). Celková návratnost dotazníků byla 25 % . Odpovědi byly poměrně rovnoměrně rozděleny mezi všechny čtyři zkoumané sektory. A ačkoliv je návratnost 25 % relativně vysoká, stále neposkytuje záruku reprezentativnosti vzorku.

První část dotazníku se věnuje využívání silničního okruhu. Z odpovědí vyplývá, že téměř všechny firmy okruh využívají a asi není překvapením, že nejnižší využití okruhu je ve službách ve "vzdálenější" zóně. Mezi další zjištění patří, že téměř 70 % aktérů označuje silniční okruh za důležitý pro aktivity jako jsou příliv a odliv zboží, návštěvy zákazníků či dojíždění. Než byl okruh zprovozněn, firmy zmiňují jako hlavní problémy zpoždění v cestování (90 %), nedochvilnost na jednání (50 %) a zpoždění při příchodu zaměstnanců (40 %). Zhruba 80 % respondentů pak uvádí, že dostavba okruhu jim pomohla zlepšit dostupnost. A až 20 % firem zaznamenává zvýšení svého obrátu. Toto jsou pro představu vybrané závěry z uskutečněného dotazníkového šetření.

Road transport infrastructure and regional economic development: The regional development effects of the M25 London orbital motorway (Linneker, Spence 1996)

Okružní silnice M25 téměř obepíná celou oblast administrativního celku Velkého Londýna. Jeho výstavba započala v 70. letech 20. století. K dokončení této dálnice došlo v roce 1986 a byly tak propojeny všechny dálnice a radiály směřující z Londýna. Významně tak změnila dopravní dostupnost v této hustě zalidněné oblasti a dala předpoklad k dalšímu ekonomickému rozvoji či redistribuci ekonomických aktivit.

V tomto výzkumu je nejprve představena metodika hodnocení regionálního ekonomického rozvoje silničního okruhu M25. Dopady ekonomického rozvoje silničních systémů budou zřejmé mimo sektor dopravy a jsou často považovány za nepřímý efekt, které musí být též vztaženy k silničnímu projektu a nakonec zahrnuty v širším post-projektovém ohodnocení. Jsou zde zmíněny hlavní problémy, jako např.

určování kritérií pro hodnocení, a faktory, které musí být brány v potaz při ohodnocení projektu silniční infrastruktury. Mezi tyto faktory patří např. velikost projektu, časové měřítko či rozsah vlivu.

V následující části jsou pak představeny možnosti k určení míry regionálního ekonomického rozvoje. Zde je uvedena změna v zaměstnanosti a index poptávky po práci. Jako další nezávislé proměnné jsou představeny index odvětvové struktury, index zácpy (vyhodnocován na základě hustoty dopravy), hustota zaměstnanosti a dostupnost pracovní síly. Pro tuto studii jsou však rozhodující dostupnostní indexy. Koncept dostupnosti obvykle bere relativní polohu oblasti uvnitř celkové dopravní sítě a zvažuje prostor pro interakce se všemi dalšími zónami v systému. Míry dopravní dostupnosti můžou využít překážek vzdálenosti, času a obecných dopravních nákladů, aby vytvořily index dostupnosti pro každou polohu.

K výpočtu dostupnosti je využit model silniční sítě počítačového programu SIA, který je schopný vybrat nejlevnější, nejrychlejší a nejkratší cesty skrz danou síť. Na základě kombinování dat času a vzdálenosti mezi vybranými oblastmi s náklady na překonání vzdálenosti a vynaloženého času je možné odhadnout dopravní náklady na každou cestu uvnitř sítě. Při využití dat zaměstnanosti je pak možné spočítat potenciální dostupnost trhu založenou na čase, vzdálenosti nebo dopravních nákladech. Více o využití zmíněného modelu SIA poskytuje dřívější práce Linekera a Spenceho (1992).

Dále autoři hodnotí statické a dynamické proměnné, ve kterých se promítá i úroveň zaměstnanosti za roky 1981 a 1987, tedy před dokončením a po dokončení silničního okruhu. Všechny analýzy jsou zde provedeny pro těžká nákladní vozidla užívaná pro obchodní účely. Nejprve jsou vypočítány korelace mezi jednotlivými proměnnými a po nich následuje regresní analýza. Jádrem regresní analýzy je výběr nezávislých proměnných dostupnosti a nedostupnosti a výběr závislých proměnných - poptávka po práci a diferenciální přesun zaměstnanosti. Z korelační a regresní analýzy vyplývá, že mezi roky 1981 a 1987 je záporná závislost mezi dostupností hodnocenou v konkrétním čase a změnou zaměstnanosti. Oblasti s vysokou dostupností oproti ostatním ztrácejí na zaměstnanosti, což platí též obráceně. To je potvrzeno i statickou korelací dostupnosti a regresí, kdy u vztahu míry tržního potenciálu s poptávkou po pracovní síle nebo diferenciálním přesunem zaměstnanosti je pozorována záporná závislost. I na základě dalších výsledků provedených analýz vyplývá, že dostupnost je spíše dvoustranná ve svém dopadu. Ne vždy tedy dojde k případu, že čím vyšší dostupnost, tím vyšší potenciál ekonomického rozvoje.

The impact of orbital motorways on intra-metropolitan accessibility: the case of Madrid's M-40 (Gutiérrez, Gómez 1999)

V této studii autoři analyzují změny v dostupnosti vnitřní části Madridu, které nastaly díky jeho okružním dálnicím, a jak takové změny mohou ovlivnit rozvoj města. Před otevřením okruhu M40 fungoval v Madridu systém radiál, který byl propojen vnitřním městským okruhem M30. Jelikož rostla doprava nejen směrem do centra města, ale také ve velké míře i mezi příměstskými částmi, rostl tlak na vybudování nového silničního okruhu. Všechny části okruhu byly zprovozněny do roku 1996 a pomohly tak ulevit přetíženému vnitřnímu okruhu. Smyslem okruhu, ale není jen rozprostit dopravu mezi příměstskými oblastmi či dálkovou dopravu, ale také rozdělit toky dopravy do centra města. Po otevření M40 je tak městský okruh M30 využíván spíše pro cesty uvnitř centra Madridu.

Z hlediska metodiky jsou použity tři ukazatele, které analyzují změny dostupnosti. Prvním je vážený průměr cestovních nákladů. Ten udává průměrné hodnoty ceny či času mezi uzlem a všemi těžišti (centroidy) cílové destinace v dopravní síti, které jsou váženy pracovní silou nebo obyvatelstvem těchto centroidů. Druhým ukazatelem je "příležitostná" dostupnost, která je měřena jako ekonomická aktivita či populace centroidů v limitu určitých dopravních nákladů či času. Posledním třetím ukazatelem je ekonomický potenciál, jenž se zaměřuje na prostorové interakce mezi uzlem a všemi centroidy v síti.

Model dopravní sítě byl vytvořen za pomoci geografického informačního systému Arc/Info a obsahuje všechny silnice metropolitní oblasti Madridu. K analýze změn dostupnosti jsou využity stavy před a po vybudování silničního okruhu. Stav po vybudování okruhu obsahuje nejen změnu v přítomnosti nově vybudované silnice, ale liší se i atributy některých silnic z hlediska rychlostních parametrů, což je též následek otevření silnice M40. Data o obyvatelstvu a zaměstnanosti jsou pro každou z hodnocených zón uváděny ve stavu před výstavbou. Z toho vyplývá, že i stav po výstavbě nese hodnoty obyvatelstva a zaměstnanosti z doby před výstavbou. V době vzniku této studie totiž ani data za stav po výstavbě nebyla k dispozici. Průměrnou rychlost uvnitř dopravní sítě udávají dostupná oficiální data, která jsou uvedena pro roky 1990 (před) a 1996 (po výstavbě). Na základě průměrné rychlosti a délky úseků uvnitř sítě je pak spočítána doba jízdy. Ukazatele dostupnosti jsou vypočteny na základě

dob jízdy uvnitř dopravní sítě vedené nejrychlejší cestou mezi každým uzlem a všemi 69 centroidy, přičemž doby jízdy jsou dále vztaženy k obyvatelstvu a zaměstnanosti. Vypočtené hodnoty dostupnosti slouží jako základ pro interpolovanou mapu s izoliniemi dopravní dostupnosti.

Mapy vytvořené pro stav před otevřením okruhu M40 ukazují typické koncentrické schéma. Periferní oblasti jsou nejméně dostupné a je zde také zřejmý silný efekt infrastruktury. Pro období po otevření okruhu platí, že oblasti kolem silnice M40 se staly vysoce dostupné, zejména pak na mapě populačního potenciálu. Tato oblast se stala vyhledávanou pro stavbu rozsáhlých obchodních center. Všechny indikátory dále ukazují, že nová okružní komunikace přináší významné změny v dostupnosti uvnitř města. Větší změny vykazují ukazatele dostupnosti obyvatelstva, než ty týkající se zaměstnanosti. To je zapříčiněno zejména tím, že téměř polovina všech pracovních míst se nachází v oblasti vnitřního města. Pokud jde o porovnání výsledků "před" a "po", dostupnost do zaměstnání ukazuje větší nerovnosti než dostupnost obyvatelstva. Závěrem lze tedy říci, že silniční okruhy nemusí nutně vést k rovnosti rozdělení dostupnosti vnitřního města. Záleží na jejich poloze v dopravním systému. Jsou-li více vzdáleny metropolitní oblasti, tím budou přitahovat méně dopravy a budou tak produkovat větší rovnost v rozdělení dostupnosti, která pomáhá decentralizaci do větších vzdáleností od centra.

2.7 Dílčí cíle a hypotézy práce

Prezentovaný teoretický rámec studia dopadů dopravní infrastruktury na regionální rozvoj představuje základ pro chápání procesů probíhajících v daném území. Nyní je tedy prostor pro další rozvedení uvedeného hlavního cíle celé této práce. Na hlavní cíl prezentovaný v úvodu práce, kterým je určení vlivu Pražského okruhu na lokalizaci firem, navazují dílčí cíle práce. Mezi dílčí cíle patří odhalení oblastí, ve kterých se vliv silničního okruhu projevuje nejvýrazněji. Nedá se totiž předpokládat, že by ve všech částech Pražského okruhu probíhal rovnoměrný rozvoj ekonomických aktivit způsobený přítomností okruhu. Druhým dílčím cílem práce je identifikovat změny způsobené v lokalizaci firem spojených s vlivem Pražského okruhu v čase. Postupné rozšiřování okruhu představuje potenciální spouštěcí mechanismus v lokalizaci firem. K naplnění cíle práce jsou stanoveny základní hypotézy, které se snažím prokázat:

1. Zkvalitnění dopravní infrastruktury má vliv na rozvoj ekonomických aktivit. V celé řadě prací (např. Rietveld a Bruinsma 1998, Banister a Berechman 2000 a další) spatřují novou dopravní infrastrukturu jako spouštěcí mechanismus pro ekonomický rozvoj. Zprovoznění dalších úseků Pražského okruhu, které navazují na nejstarší úsek Slivenec-Třebonice, tak bude mít vliv na lokalizaci firem do přilehlých oblastí.

2. Podle práce Rietvelda a Bruinsmy (1998) jsou s vylepšením stávající infrastruktury spojeny dva efekty- generativní a distributivní. Na základě toho, bude v definovaném území kolem Pražského okruhu kromě generativního efektu reprezentovaného vznikem nových firem současně působit i efekt distributivní a s ním spojená změna v lokalizaci již dříve působících ekonomických subjektů. V případě relokovaných ekonomických subjektů lze očekávat přemístění z centrálnějších částí Prahy, kde v době před otevřením Pražského okruhu bylo možné se lépe napojit na systém radiál.

3. Kromě samotného Pražského okruhu bude mít na lokalizaci vliv i "hustota" kvalitní dopravní infrastruktury. Pražský silniční okruh v současné době propojuje celkem dvě dálnice a tři další rychlostní silnice. Lze předpokládat, že přítomnost dalších rychlostních silnic a dálnic a jejich křížení bude ovlivňovat lokalizaci zejména distribučních firem nebo firem, jejichž zákazníci se nacházejí mimo Prahu a Středočeský kraj.

4. Význam dopravní infrastruktury není pro firmy s různým zaměřením stejný, což potvrzuje např. Rietveld a Bruinsma (1998), kteří hodnotí vliv amsterdamského okruhu na lokalizaci firem. Důležitost přítomnosti Pražského okruhu bude hrát roli v lokalizaci firem zaměřených zejména na průmyslovou výrobu, distribuci a služby spojené s dopravou. Naopak omezený význam lze očekávat pro administrativní firmy a služby lokálního charakteru.

Kromě výše zmíněných základních hypotéz jsou v textu práce definovány další dílčí hypotézy, či spíše předpoklady, které budou v příslušných kapitolách ověřovány. Tyto dílčí hypotézy se vždy týkají konkrétních zkoumaných témat při analýze firem. Právě podrobná analýza firem a následné dotazníkové šetření jsou prostředky k ověření všech hypotéz.

3. Metodický postup

V této kapitole je představen metodický postup, na základě kterého je provedena analýza vlivu Pražského silničního okruhu na regionální rozvoj. Zvolené metody vychází z odborné literatury a z případových studií, které jsou v této práci prezentovány a které již vhodnost těchto metod k hodnocení vlivu dopravní infrastruktury na regionální rozvoj ověřily. Okrajově jsou představeny některé socioekonomické indikátory, důraz je ale kladen zejména na charakteristiku firem v daném území. Pro potřeby této práce byly jako sledované jednotky zvoleny obce, v kraji hl. města Prahy pak i jednotlivá katastrální území v rámci městských částí, jelikož některá území městských částí jako celku zasahovala daleko mimo potřebu pozorování. Přestože je hodnocen vliv nově otevřených částí Pražského silničního okruhu, stále je potřeba k silničnímu okruhu přistupovat jako ke stavbě nedokončené. To znamená, že výsledky analýzy hodnotí dílčí stav, který v budoucnosti bude ovlivněn dokončením všech částí Pražského silničního okruhu.

V první části je objasněno, která data byla využita k samotnému výzkumu. Následně je popsán výběr území a jeho základní charakteristiky. V další části jsou prezentovány charakteristiky a metody týkající se analýzy souboru firem, které vznikly s dokončením výstavby daných úseků v přilehlých obcích, a těch, které vznikly po jejich otevření. V poslední části je představeno dotazníkové šetření, které probíhalo ve zvolené lokalitě a které má za cíl rozklíčovat vztah firem a Silničního okruhu kolem Prahy.

3.1 Zdroje dat

Veřejně dostupná data využitá pro analýzu v této práci jsou sekundární a lze je rozdělit do dvou skupin dle zdroje a zkoumaného tématu.

První část tvoří data získaná ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) 2001 a 2011, které provádí Český statistický úřad. Informace o demografické struktuře představují jakési uvedení do děje a naznačení vývoje, který nastal v sledovaném území po otevření Pražského okruhu (viz kapitola 3.2). Mezi další faktory, které jsou zkoumány, patří ekonomická aktivita obyvatelstva a počty vyjíždějících za prací z obce. Výhodou tohoto souboru dat je jeho rozsah a pokrytí všech sledovaných jednotek. Je třeba také zmínit,

že data obsažená v SLDB z roku 2001 a 2011 jsou sebrána těsně po otevření jihozápadního segmentu, respektive západní části Pražského silničního okruhu.

Nejnáročnější k získání byla druhá skupina dat. Tu reprezentují data z Administrativního registru ekonomických subjektů (ARES), což je informační systém Ministerstva financí České republiky. Z tohoto informačního systému je možné získat údaje o firmách působících v dané lokalitě. Mezi údaje sloužící k analýze patří počet firem, rok jejich vzniku, velikost firem reprezentovaná počtem zaměstnanců, státní příslušnost majitele a zaměření firem podle klasifikace CZ-NACE. Firmy, které splňovaly podmínky uvedené v kapitole 3.4 byly dále zapojeny do dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření poskytuje hlubší pohled na procesy, které probíhají v sledovaném území a představuje též percepci Pražského silničního okruhu samotnými aktéry. O metodice provedeného dotazníkového šetření pojednává kapitola 3.5.

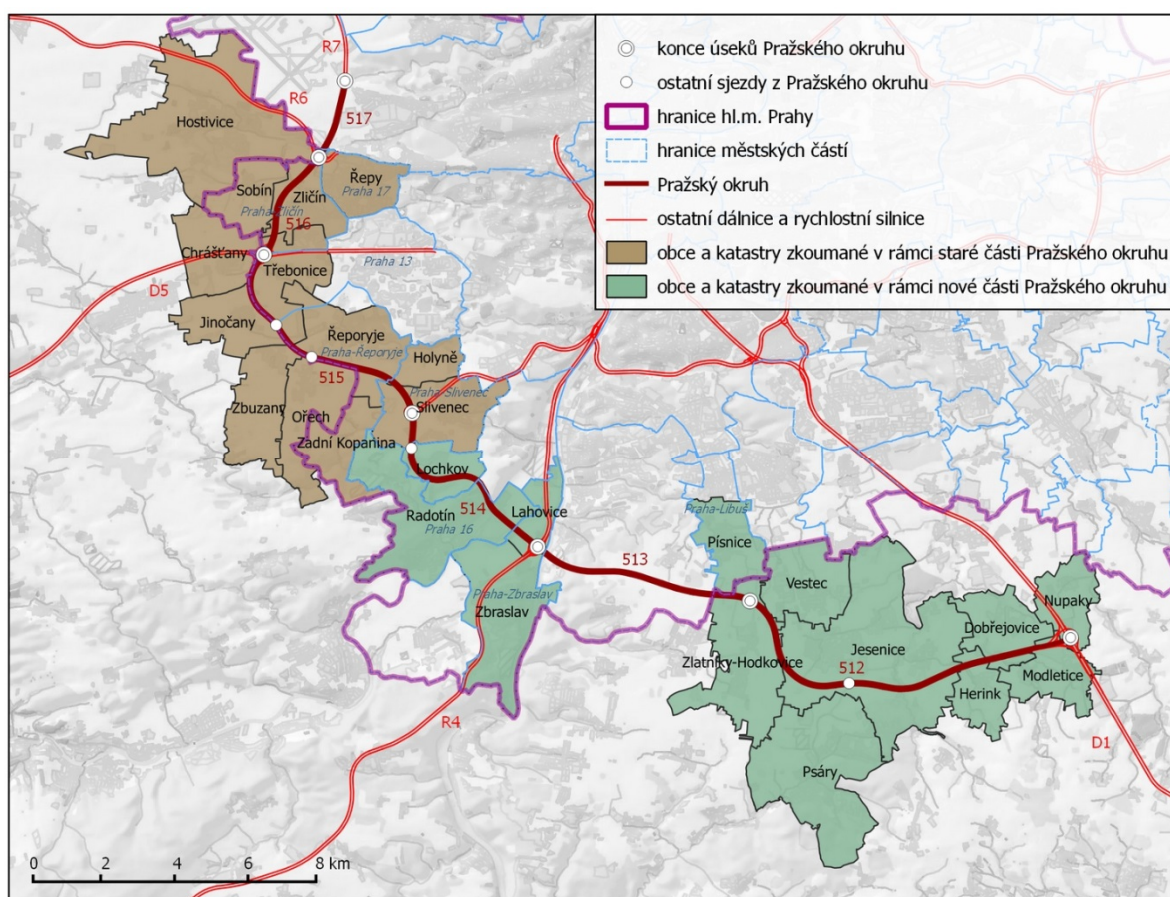
3.2 Výběr území

V Česku v minulosti probíhalo již několik výzkumů vlivu dálnic a rychlostních silnic na regionální rozvoj. Problematika silničního okruhu a jeho vztahu k regionálnímu rozvoji však doposud významné místo nezaujímá. Je to zejména z důvodu, že se žádná jiná stavba podobných rozměrů jako Pražský silniční okruh na území Česka nenachází a Pražský silniční okruh je stále zatím nedokončenou stavbou. V provozu je zhruba polovina plánované délky (téměř 83 km) okruhu. Proto by tato práce měla sloužit jako jakýsi první náhled do území, které je nejvíce ovlivněno již postavenou částí Pražského silničního okruhu.

K hodnocení vlivu Pražského silničního okruhu na regionální rozvoj jsou využity údaje za územní celky, kterými přímo Pražský silniční okruh probíhá, nebo pro územní celky v jeho nejtěsnější blízkosti (např. Psáry). Zvolené území tak tvoří územní celky v pásu od sjezdu z dálnice D1 jihovýchodně od Prahy až po městskou část Prahy 17, kterou představují Řepy, na západě. Ve Středočeském kraji tvoří územní celky obce. V Praze jsou to buď celé městské části, v některých případech jen katastrální území, která tvoří jejich součást. Některé pražské městské části totiž pokrývají i území, která již byla hodně vzdálena potřebám zkoumání této práce. Pro požadavky práce to však nehraje zásadní roli. Celkem je do výzkumu zahrnuto 13 obcí Středočeského kraje a 13 katastrálních území, které spadají do 8 městských částí hl. m. Prahy.

Území je dále rozděleno podle přítomnosti Pražského okruhu na tzv. "starou" a "novou" část. Starou část představuje území od Slivence až po Řepy. Úsek Pražského okruhu od Slivence po Třebonice je v provozu od roku 1983, úsek Třebonice–Řepy pak až od roku 2000. Mimo hodnocení zůstala část Řepy–Ruzyně, jelikož v rámci katastrálního území Ruzyně se nachází Letiště Václava Havla, které je pro lokalizaci ekonomických aktivit mnohem významnější. Zde se však nabízí možnost dalšího zkoumání. Nový úsek tvoří jihozápadní segment stavby, který byl otevřen v roce 2010 a tvoří území od sjezdu z dálnice D1 až po Slivenec. Slivenec tedy představuje jakousi hranici těchto dvou částí, ale zahrnut je do části staré. Na základě tohoto rozdělení do částí bude probíhat výzkum obsažený v této práci. Všechny podstatné informace jsou zahrnuty v obrázku 3.1.

Obrázek 3.1: Mapa definovaného území staré a nové části Pražského okruhu



Zdroj: vlastní zpracování

Zkoumané území má celkovou rozlohu přesahující 140 km², jehož větší část (necelých 80 km²) spadá do části, která se nachází kolem nově otevřených úseků Pražského okruhu (viz tabulka 3.1). Vůbec největší rozlohu zkoumaných územních celků vykazuje Jesenice (17,5 km²), která se nachází ve Středočeském kraji. Tento kraj má v rámci rozlohy územních celků též celkovou převahu (více než 85 km²) nad rozlohou katastrálních území Prahy. V rámci zkoumaného území lze spatřit velkou různorodost územních celků z hlediska počtu obyvatel. Na jedné straně se nacházejí malé obce čítající několik desítek či stovek obyvatel (např. Zadní Kopanina nebo Herink) a na straně druhé celá katastrální území, která tvoří městské části hl. m. Prahy (např. Řepy nebo Radotín). Obyvatelstvo je oproti rozloze rozmístěno ve prospěch území kolem staré části Pražského okruhu a samozřejmě jeho naprostá většina spadá pod Prahu. Největší změnu obyvatel mezi roky 2001 a 2011 zaznamenaly obce v blízkosti spojnice Pražského okruhu s dálnicí D1. Suburbánní vývoj má za výsledek prudký nárůst obyvatelstva, přičemž např. Nupaky mezi zmíněnými roky zvýšily počet obyvatel více než desetinásobně. Zejména díky suburbanizaci tak celkově obce Středočeského kraje v okolí nové části Pražského okruhu vykazují vyšší nárůst počtu obyvatel než ostatní části. Ve změně počtu obyvatel zároveň dominuje nová část i jako celek.

Následující tabulka 3.2 představuje vybrané území z hlediska ekonomické aktivity. Stejně jako ve statistice obyvatelstva se proces suburbanizace projevuje i ve vývoji rozmístění ekonomicky aktivního obyvatelstva. Nejvyšší nárůst tak vykazují obce Středočeského kraje, zejména pak ty v nové části okruhu, což ovlivňuje i celkový index změny, který hovoří ve prospěch právě nové části. Většina ekonomicky aktivního obyvatelstva se ale stále nachází na území staré části, kde v roce 2011 bylo evidováno 26515 ekonomicky aktivních, což je zhruba o 5 tisíc více než v části nové. Jelikož v pražských územních celcích je nižší míra vyjížděky za prací, tak tento ukazatel je výraznější naopak v nové části. Tomuto tématu se věnuje např. Marada (2010), který uvádí, že „ve většině obcí pražského zázemí jako celku převládá vyjížděka autobusem, což je výrazně ovlivněno kvalitním systémem Pražské integrované dopravy (PID).“ Přesto zapojení jihozápadního segmentu Pražského okruhu může hrát důležitou roli při pohybu ekonomicky aktivního obyvatelstva, přestože hlavní směr vyjížděky za prací bude pravděpodobně do centrálnějších částí Prahy.

Tabulka 3.1: Rozloha, počet obyvatel v roce 2001 a 2011 a index změny počtu obyvatel v definovaném území

část okruhu	obec / katastrální území (městská část)	Rozloha (km ²)	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2011	Index změny 2011/2001
nová	Dobřejovice	3,84	567	1025	1,81
nová	Herink	2,74	72	417	5,79
nová	Jesenice	17,52	2475	7628	3,08
nová	Lahovice (Praha - Zbraslav)	2,03	390	472	1,21
nová	Lochkov (Praha - Lochkov)	2,72	582	631	1,08
nová	Modletice	3,44	361	583	1,61
nová	Nupaky	3,18	96	1054	10,98
nová	Písnice (Praha - Libuš)	3,67	4010	4171	1,04
nová	Psáry	11,22	1814	3595	1,98
nová	Radotín (Praha 16)	9,31	7089	8486	1,20
nová	Vestec	4,72	774	2424	3,13
nová	Zbraslav (Praha - Zbraslav)	7,83	7448	9523	1,28
nová	Zlatníky-Hodkovice	7,65	903	1287	1,43
nová	celkem	79,87	26581	41296	1,55
stará	Holyně (Praha - Slivenec)	1,93	335	451	1,35
stará	Hostivice	14,49	4586	8224	1,79
stará	Chrášťany	4,15	524	854	1,63
stará	Jinočany	3,75	792	1419	1,79
stará	Ořech	4,77	615	988	1,61
stará	Řeporyje (Praha - Řeporyje)	5,66	2174	3727	1,71
stará	Řepy (Praha 17)	3,26	23252	24235	1,04
stará	Slivenec (Praha - Slivenec)	5,66	1659	2655	1,60
stará	Sobín (Praha - Zličín)	3,02	331	484	1,46
stará	Třebonice (Praha - Zličín)	4,58	388	478	1,23
stará	Zadní Kopanina (Praha - Řeporyje)	3,5	71	88	1,24
stará	Zbuzany	4,92	630	1003	1,59
stará	Zličín (Praha - Zličín)	3,18	2678	4697	1,75
stará	celkem	62,87	38035	49303	1,30
nová + stará	celkem	142,74	64616	90599	1,40

Zdroj: SLDB 2001, 2011

Tabulka 3.2: Ekonomicky aktivní obyvatelstvo, vyjíždka za prací a indexy změny mezi lety 2001 a 2011 v definovaném území

část okruhu	obec / katastrální území (městská část)	EA 2001	EA 2011	Index změny 2011/2001	Vyjíždka za prací 2001	Vyjíždka za prací 2011	Index změny 2011/2001
nová	Dobřejovice	329	501	1,52	208	175	0,84
nová	Herink	37	221	5,97	25	115	4,60
nová	Jesenice	1384	3993	2,89	863	1916	2,22
nová	Lahovice (Praha - Zbraslav)	197	218	1,11	10	7	0,70
nová	Lochkov (Praha - Lochkov)	311	307	0,99	14	16	1,14
nová	Modletice	212	332	1,57	88	106	1,20
nová	Nupaky	49	551	11,24	23	283	12,30
nová	Písnice (Praha - Libuš)	2212	2340	1,06	90	90	1,00
nová	Psáry	1028	1870	1,82	590	826	1,40
nová	Radotín (Praha 16)	3722	4185	1,12	191	188	0,98
nová	Vestec	457	1266	2,77	260	598	2,30
nová	Zbraslav (Praha - Zbraslav)	4169	5020	1,20	238	223	0,94
nová	Zlatníky-Hodkovice	496	693	1,40	277	249	0,90
nová	celkem	14603	21497	1,47	2877	4792	1,67
stará	Holyně (Praha - Slivenec)	184	229	1,24	9	13	1,44
stará	Hostivice	2470	4307	1,74	1472	1856	1,26
stará	Chrástany	279	453	1,62	164	168	1,02
stará	Jinočany	435	799	1,84	282	350	1,24
stará	Ořech	351	520	1,48	226	209	0,92
stará	Řeporyje (Praha - Řeporyje)	1194	1798	1,51	61	71	1,16
stará	Řepy (Praha 17)	13157	13535	1,03	619	550	0,89
stará	Slivenec (Praha - Slivenec)	907	1302	1,44	23	49	2,13
stará	Sobín (Praha - Zličín)	176	239	1,36	15	21	1,40
stará	Třebonice (Praha - Zličín)	232	254	1,09	17	14	0,82
stará	Z. Kopanina (Praha - Řeporyje)	37	45	1,22	1	0	0,00
stará	Zbuzany	328	531	1,62	234	237	1,01
stará	Zličín (Praha - Zličín)	1531	2503	1,63	122	157	1,29
stará	celkem	21281	26515	1,25	3245	3695	1,14
nová + stará	celkem	35884	48012	1,34	6122	8487	1,39

Zdroj: SLDB 2001, 2011

3.3 Charakteristika firem

Z veřejně dostupných dat v rámci informačního systému ARES je možné shromáždit podrobné informace o firmách působících v daném regionu. Více souhrnný přehled je obsažen ve veřejné databázi ČSÚ. Informace týkající se počtu firem, jejich sektorové struktury a dalších charakteristik slouží k analýze, která je prostředkem k ověření stanovených hypotéz. Právě tyto charakteristiky představují jeden z nejlepších indikátorů případného regionálního rozvoje spojeného s výstavbou silničního okruhu.

- Počet firem – na základě tohoto indikátoru je možné odhalit ekonomický rozvoj regionu. Růst počtu firem svědčí o ekonomické aktivitě probíhající v daném regionu. Z porovnání výsledků je zřejmé, kde k rozvoji dochází a kde je naopak aktivita nižší.
- Rok vzniku firmy – indikátor, který rozvíjí poznatky z předchozího indikátoru. Na jeho základě je možné sledovat změny, které v území nastaly. Zajímavé bude pozorovat zejména změny po otevření jihozápadního segmentu Pražského okruhu v roce 2010.
- Státní příslušnost majitele firmy – vyspělá dopravní infrastruktura hraje roli při lokalizaci. Zejména zahraniční investoři zvažují své investice na základě přítomnosti tohoto faktoru. Naopak firmy s českým majitelem jsou více lokalizovány v místě bydliště majitele firmy.
- Velikost firem podle počtu zaměstnanců – v zásadě rozhoduje o podnikatelské aktivitě v rámci regionu, kdy vysoký počet firem s malým počtem zaměstnanců značí vysokou podnikatelskou aktivitu. Při větším počtu velkých firem se může jednat spíše o aktivitu spojenou s investicemi pocházejících ze zahraničí, jelikož se zahraničním firmám vyplatí investovat do větších projektů.
- Počet firem podle odvětví (CZ-NACE) – ukazatel, na jehož základě je možné odhadovat vyspělosti územních celků. V rámci klasifikace je např. možné vysledovat počty firem spojených přímo s dopravou a dopravní infrastrukturou (např. logistické firmy). To je pak možné dát do souvislosti s přímým vlivem přítomného silničního okruhu.

3.4 Výběr firem

Jak již bylo uvedeno, údaje o firmách jsou obsaženy v informačním systému ministerstva financí ARES. Prvním krokem k souboru dat, který později zároveň sloužil i k dotazníkovému šetření, bylo vyhledání všech ekonomických subjektů v rámci obcí a katastrálních území, kterými prochází Pražský okruh. Pozornost byla zaměřena na společnosti s ručením omezeným a akciové společnosti. Kvůli redukci velkého množství takto nalezených firem byla nastavena následující kritéria. V rámci starší části okruhu jsou sledovaným obdobím roky 2000-2013. Rok 2000 nebyl vybrán náhodou. V tomto roce byl totiž uveden do provozu úsek Třebonice–Řepy, na který navázal úsek Řepy-Ruzyně. To mohlo podnítit novou ekonomickou aktivitu v blízkosti silničního okruhu i díky propojení s rychlostní silnicí R7 vedoucí směrem na Chomutov. Později došlo také k propojení s rychlostní silnicí R6, která po svém dokončení má spojit Prahu a Karlovy Vary. V hlavním sledovaném období od roku 2000 do konce roku 2013 vzniklo na území staré části 1787 firem s právní formou s.r.o. a 114 akciových společností. Celkový počet firem, z kterého proběhla redukce (tedy bez časového omezení), je 2903 s.r.o. a 151 a.s. Data za firmy na území nové části Pražského okruhu byla shromážděna za firmy, které byly založeny v období 2010-2013 (hlavní sledované období). Výsledkem je zahrnutý počet 908 s.r.o. a 27 a.s. z celkového počtu 2860 s.r.o. a 150 a.s. registrovaných v obchodním rejstříku v nové části. Celkový počet firem je tedy v obou částech podobný, po redukci dat se poté větší část zkoumaných ekonomických subjektů nachází ve staré části, což je následek pozorování delšího období v této části. Výběr firem, který zde byl nyní popsán, tvoří základ respondentů v dotazníkovém šetření. Pro porovnání stavu, který předcházел otevření úseků v roce 2010, respektive 2000 a 2001, jsou v textu práce zahrnuty i firmy, které mají rok vzniku 3 roky před otevřením úseků. Pro starou část okruhu to znamená období 1997–1999, pro novou pak období 2007–2009.

K výslednému výběru firem bylo dále nutné dohledat kontaktní údaje za jednotlivé firmy. Informační systém ARES ani žádný jiný podobný systém nedisponuje databází kontaktů, bylo proto nutné všechny kontakty dohledávat zdlouhavým procesem přes internetový vyhledávač. Kontakty poté sloužily k oslovení firem v dotazníkovém šetření. Nutno dodat, že zdaleka ne všechny firmy mají uveden na internetu svůj kontakt, tudíž dotazníkové šetření probíhalo v ještě daleko více omezeném souboru firem. Dotazník byl rozeslán celkem 504 firmám.

3.4.1 Možné zkreslení dat

Při sběru dat se někdy na první pohled může zdát, že počet firem v daném území je enormní. Při bližším pohledu ale zjistíme, že tomu tak ve skutečnosti není. Důvodů může být více. Často totiž dochází k tomu, že fyzická osoba, která podniká (tedy osoba samostatně výdělečně činná alias OSVČ) se rozhodne změnit status na osobu právnickou. Zejména v době finanční krize, kdy míra rizika spojená s podnikáním OSVČ je ještě vyšší, je pro mnohé podnikatele tento přechod racionální volbou. Takto vzniklé ekonomické subjekty však zpravidla negenerují další pracovní pozice a jejich lokalita bývá shodná s místem trvalého bydliště fyzické osoby. Další možností ke zkreslení dat představují takzvané virtuální kanceláře (či virtuální sídla). Jedná se o službu, kdy poskytovatel nabízí pro svého zákazníka (právnickou osobu) pronájem své adresy k zápisu do obchodního rejstříku jakožto sídla firmy zákazníka. To znamená, že sice takto zapsaná firma v obci sídlí, ale již zde nemusí vykonávat žádnou aktivitu.

Volba právní formy podnikání je základním rozhodnutím při začátku podnikání. Tato právní forma se také může postupem času měnit. Podnikání jako fyzická osoba (OSVČ) či právnická osoba má několik společných rysů (živnostenské oprávnění, čistý výpis z rejstříku trestů, aj.), ale také spoustu odlišností. Jedním z podstatných rozdílů je ten, že podnikatel OSVČ ručí celým svým majetkem, což zejména v době ekonomické krize sebou nese zvýšené riziko. Pokud se podnikatel dostane do problémů (způsobených třeba i platební neschopností svých klíčových zákazníků), tak zároveň působí méně důvěryhodně oproti právnické osobě a budí pochybnosti o schopnosti plnit závazky. Dále podnikání pod hlavičkou společnosti s ručením omezeným bývá výrazně výhodnější z hlediska daní a výhod plynoucích od státu. Jako další výhodu podnikání lze zmínit i budování jména společnosti na trhu v průběhu času. Tím se zvyšuje hodnota společnosti. Může též dojít k připojení dalších společníků a dále expandovat. Další možností, proč docházelo k zakládání s.r.o. fyzickými osobami, může být i fakt, že až do roku 2012 v Česku mohla být pachatelem trestného činu pouze fyzická osoba.

Další možností zkreslení počtu firem skutečně působících v daném území může být skutečnost, že více firem sídlí na jedné adrese. Služba virtuálních kanceláří je v Česku legální od roku 2009, kdy byl zrušen § 19 c) odst. 2 občanského zákoníku, podle kterého do té doby bylo nutné, aby právnická osoba uváděla své skutečné sídlo, kde je umístěna její správa a kde se veřejnost může s právnickou osobou stýkat. Od té doby

dochází k prudkému nárůstu tohoto druhu kanceláří. Důvodů je více. Kromě šetření nákladů je to prestiž, ale i třeba únik před úřadem.

Pořízení virtuální kanceláře pro firmu znamená úsporu za provoz vlastních prostor. A jelikož na adrese takovéto virtuální kanceláře dále nikdo nesídlí, může poskytovatel "prostor", nebo spíše adresu pro zápis do obchodního rejstříku, nabídnout dalším firmám. To v praxi znamená, že na jedné adrese může sídlit např. i několik stovek firem. Cena za měsíční provoz se pohybuje od několik stovek Kč v méně atraktivních lokalitách až po tisícové sumy v lokalitách atraktivních. Velká města se stávají cílem firem z vesnic či menších měst ale nejen kvůli prestiži, ale i kvůli konkurenci a úřadům (v menších obcích jsou úřady mnohem aktivnější než např. v Praze). Hlavním cílem podnikatelů, kteří stěhují sídlo firmy, bývá zejména Praha.

Aby firma s virtuálním sídlem mohla fungovat, zajistí poskytovatel několik základních služeb. Mezi ně patří přijímání a předávání pošty, ale i třeba jednání s úřady. Virtuální kancelář tak může za firmu vyřídit i např. daňové přiznání nebo zajistit účetní poradenství. Každá taková služba se pak samozřejmě promítá ve výsledné ceně měsíčního pronájmu.

Virtuální kanceláře jsou oblíbené zejména u profesí nevyžadujících skutečnou kancelář. Služby tak využívají zejména stavební firmy, finanční a daňoví poradci, spediční společnosti či provozovatelé internetových obchodů. Na adrese virtuálního sídla jsou ale zaregistrovány i firmy, které nevyvíjejí žádnou obchodní činnost. Jsou to tzv. ready-made společnosti, které splňují všechny náležitosti a jsou připraveny k prodeji koncovému zákazníkovi. Ten se tak vyhne zdlouhavému administrativnímu procesu, který založení vlastní firmy doprovází.

3.5 Dotazníkové šetření

Ve výzkumu jsou použita i primární data, která byla získána prostřednictvím dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření probíhalo mezi firmami, jejichž výběr je popsán v kapitole 3.4. Hlavní výhodou této metody je poměrně rychlé a snadné získání podrobných dat, které doplňují data sekundární. Je možné pokládat konkrétní otázky týkající se zkoumané problematiky a tím získat aktuální údaje, které nejsou nikde jinde dostupné.

Dotazníkové šetření představuje velmi často používanou metodu sběru dat. Kvůli velkému počtu respondentů (firem) byla zvolena forma elektronického

dotazování, jelikož ostatní formy dotazníkového šetření by byly velice časově náročné. Dotazník byl vytvořen přes online formulář, který byl následně firmám rozeslán prostřednictvím e-mailu společně s průvodním dopisem přiloženým v rámci přílohy 2. Respondenti tak v praxi získali potřebné informace o probíhajícím výzkumu, v krátkém časovém úseku (asi 10 minut) mohli dotazník jednoduše vyplnit a následně výsledky odeslat. Celkový počet firem zahrnutých do výzkumu byl 504. V 56 případech se ale e-mail vrátil zpět jako nedoručitelný, proto výsledný počet oslovených firem byl 448. Dotazník byl rozeslán v několika vlnách v období od 25. 3. do 9. 4. 2014. I přes opětovné rozeslání dotazníku a velkou vstřícnost některých respondentů se podařilo zajistit odpovědi od 49 firem, což představuje návratnost zhruba 11 %.

Otázky obsažené v dotazníku jsou inspirované otázkami, které již dříve byly využity v podobných výzkumech (Vondráčková 2006, Boušek 2008, Mikula 2011), a jsou modifikovány do prostředí Pražského silničního okruhu. Zkoumány jsou oblasti jako generativní a distributivní efekt, důvody lokalizace, význam silničního okruhu pro fungování firmy, vztah firmy a obce a další. Více o samotném dotazníkovém šetření pojednává celá kapitola 5, kde jsou zároveň prezentovány výsledky výzkumu.

3.6 Stručné představení Silničního okruhu kolem Prahy

Silniční okruh kolem Prahy, označovaný též jako rychlostní silnice R1, je významnou dopravní stavbou na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Po vybudování všech úseků tato komunikace vytvoří vnější obchvat Prahy a stane se jednou z nejvytíženějších komunikací v České republice. Svůj význam má ale nejen pro dva výše zmíněné kraje a celou Českou republiku, ale také pro Evropu. Okruh je totiž součástí 4. multimodálního koridoru transevropské dopravní sítě (TEN-T). V současnosti je v provozu 7 úseků z celkově plánovaných 11, zbývající 4 úseky jsou ve fázi příprav. V provozu je tak zatím pouze polovina z téměř 83 kilometrů dlouhého plánovaného okruhu.

Pražský okruh se stal součástí české dálniční sítě schválené usnesením vlády č. 741/99 dne 21. 7. 1999. V provozu byly ale jeho části již mnohem dříve.

3.6.1 Historie Silničního okruhu kolem Prahy

Již od počátků plánování dálniční sítě na českém území dochází k úvahám o vybudování okružní dálnice kolem hlavního města. Jeden z prvních návrhů pochází od Ing. arch. Krejčara z roku 1930, který navrhoval výstavbu tří tangent.¹

Na konci 30. let se názory na realizaci okruhu kolem Prahy odlišovaly. Jednou z variant (tzv. česká) je okruh podobající se současnému návrhu. Druhá varianta, která v době okupace byla upřednostňovaná, je tzv. německá, která počítala s výstavbou tangent. Podle návrhu plánovací komise měly být komunikace vedené kolem Prahy tangentní, a to ve směru severojižním a západovýchodním. Avšak v roce 1943 se zastavily všechny projekční práce na dálnicích na našem území (včetně okruhu) a k realizaci ani jedné z variant nedošlo.²

Po válce se s výstavbou okruhu opět začalo počítat. V prvním poválečném Směrném územním plánu z roku 1948 je okruh zakreslen v mnohem úspornější variantě. Trasa komunikace se mnohem více přiblížila městu a měla vést kolem Kobylis a Proseka na Hloubětín, dále přes Hrdlořezy, Malešice a dále kolem Strašnic trasou současné Jižní spojky k Vltavě. V dalších územních plánech je pak tato varianta pouze modifikována.²

V 60. letech byla vytvořena koncepce tzv. roštového systému autodráhových komunikací. V ní bylo uvažováno o výstavbě tří severojižních a dvou východozápadních magistrál. Ani tento návrh se však realizace nedočkal.

Jelikož se Praha čím dál více rozrůstala a původní plány a návrhy ztrácely význam, muselo se začít přemýšlet nad úplně novými návrhy. Na základě vypracovaných komplexních studií se na konec od roštového systému upustilo a formuloval se nový systém: okružně-radiální. A tak v roce 1974 byl Městskou radou schválen Základní komunikační systém (zkráceně ZÁKOS), jehož součástí byly tři okruhy, devět radiál a čtyři spojky. Navrhovaný vnější okruh byl velice podobný v současnosti se realizujícím Pražskému okruhu a jeho délka dosahovala přibližně 70 km. Střední okruh zase pro změnu zhruba odpovídal současnému Městskému okruhu a

¹ Zdroj: Publikace ŘSD ČR: Pražský okruh [online]. 2010, dostupné na: <http://www.okruhprahy.cz/ke-stazeni/publikace-rsd-cr-prazsky-okruh>

² Zdroj: Silniční okruh kolem Prahy: Vznik a historie projektu SOKP. [online], ©2012, dostupné na: <http://www.okruhprahy.cz/vznik-a-historie-projektu>

jeho celková délka byla 35 km. Na podzim 1977 byla zahájena výstavba první části okruhu, která je součástí i dnešní rychlostní silnice R1. Jednalo se o úsek Slivenec–Třebonice, který je označován číslem 515 a který byl uveden do provozu 20. září 1983. V červnu roku 1980 byla též zahájena výstavba komunikace směřující od ulice Poděbradská k dálnici D11 a končící u křižovatky Českobrodská. První úsek napojující dálnici D11 na komunikační systém v Praze byl zprovozněn již 12. října 1984. V rámci výstavby 2. části úseku, která začala v roce 1988, pak došlo k propojení dálnice D11 s ulicí Českobrodská. Uvedení do provozu proběhlo 5. listopadu 1993. Oba zmíněné úseky jsou pak v rámci pražského okruhu vedeny pod číslem 510 jako jednotný úsek Satalice - Běchovice.¹

Po politické změně v roce 1989 se začal více zohledňovat vztah dopravy a urbanizovaného území. ZÁKOS se tak stal předmětem kritiky a na počátku 90. let byl přehodnocen. Došlo tak k přejmenování ZÁKOS na HUS, neboli Hlavní uliční skelet. V něm již byla zohledněna kritika ZÁKOS a byl zachován radiálně okružní systém s tím, že jako prioritní jsou vnímány okružní komunikace. Zastupitelstvo hlavního města Prahy následně schválilo nový koncept dopravního skeletu Prahy, v němž byl zahrnut tranzitní Pražský okruh, vnitřní Městský okruh a dalších 7 radiál.

V tomto období bylo také rozhodnuto, že okruh nebude stavěn jako dálnice, ale jako rychlostní silnice. Na stavbě je tak možné více finančně ušetřit, jelikož stavba není svazována přísnými pravidly pro stavbu dálnice, a zároveň je možné ji mnohem lépe začlenit do přírody a zastavěné oblasti.³

Stavba okruhu pokračovala výstavbou západní částí. Jako první začala v květnu 1998 výstavba úseku 516 Třebonice–Řepy, na kterou od května 1999 plynule navázala výstavba úseku 517 spojující Řepy a Ruzyni. Zprovoznění obou úseků se veřejnost dočkala po dvou letech prací. Úsek 516 byl zprovozněn 28. srpna 2000 a stavba 517 byla uvedena do provozu 29. října 2001.

Významnou etapou v budování okruhu byla následující výstavba jižních úseků. Stavba odstartovala v roce 2006, kdy přišly na řadu úseky 513 Vestec-Lahovice a 514 Lahovice–Slivenec. V roce 2008 byla započata výstavba úseku 512, která začíná křížením s dálnicí D1 a končí za nadjezdem silnice II/101 v místech, kde je plánována

³ Zdroj: Dálnice: Rychlostní silnice R1 [online]. ©2008, dostupné na: <http://www.dalnice.com/r/r01/r01.htm>

budoucí křižovatka s dálnicí D3. Slavnostním otevřením všech tří částí okruhu 20. září 2010 došlo k propojení mimo jiné dálnic D5 a D1. Od té doby tak tranzitní doprava může projet Českem kompletně po komunikacích dálničního typu, aniž by musela projíždět obcemi. Vybudovaný jižní segment představuje zatím nejdůležitější část celého dosud vybudovaného Pražského okruhu.¹

3.6.2 Současnost a budoucnost Silničního okruhu kolem Prahy

V současnosti je v provozu celkem 7 úseků, další 4 čekají na výstavbu. Úsek 511 spojující Běchovice a D1 je již několik let předmětem sporů. Současná varianta trasy je stabilizována v platném Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. Po přepracování prvního územního rozhodnutí bylo nové územní rozhodnutí vydáno 4. 10. 2010. Dokumentace již byla v souladu s v té době platnými Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy ze dne 17. 12. 2009. Avšak v lednu 2011 Nejvyšší správní soud v Brně na základě žaloby, kterou podalo Občanské sdružení zdravé životní prostředí, zrušil v dokumentu Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezení ploch a koridorů staveb s označením Pražský okruh, a to v části textové i grafické. Územní rozhodnutí tak bylo zrušeno a celá záležitost se vrátila Magistrátu hl. m. Prahy k novému projednání. Podobně na tom jsou i severozápadní úseky, tedy stavby 518 Ruzyně–Suchdol a 519 Suchdol–Břežiněves. Problémem je již samotné vedení trasy komunikace. Občanská sdružení i městské části požadují výstavbu severnější varianty (severně od města Roztoky u Prahy), což by znamenalo přepracování celého dopravního skeletu severní části Prahy. Jižní variantu přes Suchdol městské části Prahy nechtějí nechat zapsat do aktualizace Zásad územního rozvoje. Vadí jim zejména to, že zhoršení životních podmínek by pocítilo na 120 tisíc lidí. V návaznosti na tyto problémy nedochází ani k realizaci posledního úseku okruhu, a to stavby 520 Břežiněves–Satalice. Vzhledem k nejasnému umístění úseků 518 a 519 je zatím stavba úseku 520 nejméně aktuální a její funkce bude prozatím zastoupena Vysočanskou radiálou (propojuje Kbelskou ulici, Pražský okruh a rychlostní silnici R10).

4. Analýza firem

V této kapitole jsou analyzovány podrobné charakteristiky ekonomických subjektů ve vybraných územních celcích. Význam této analýzy spočívá v tom, že firmy významně reagují na zlepšení dopravní infrastruktury, a proto jejich chování může objasnit vliv silničního okruhu na regionální rozvoj.

Problémem této metody může být zkreslení dat z důvodů, které byly uvedeny v podkapitole 3.4.1. Je totiž obtížně rozeznatelné, zda se ekonomické subjekty skutečně v místě pozorování vyskytují, nebo zde mají pouze uvedeno sídlo firmy. Tuto skutečnost bohužel z obchodního rejstříku není možné vyčíst. Další zjišťování skutečného sídla firmy by však bylo časově i finančně značně náročné, a proto jsou pro potřeby této práce vyhodnocována data ze systému ARES.

Do analýzy v této práci však nejsou zahrnuty všechny ekonomické subjekty. Pozornost je upřena na společnosti s ručením omezeným (s.r.o.) a akciové společnosti (a.s.), jelikož tyto subjekty představují největší ekonomickou sílu. Kvůli dostupnosti dat jsou však v některých případech použita souhrnná data za všechny ekonomické subjekty. Na základě veřejně dostupných dat bylo zjištěno, že ve zkoumaném území se nachází celkem 5763 ekonomických subjektů s právní formou s.r.o. a 301 s formou a.s. Tato čísla jsou však stále ještě příliš vysoká, a proto byla zvolena další redukce. Jelikož Pražský okruh stále nefunguje jako celek, ale jsou postupně zprovoznovány jeho segmenty, bylo zvoleno i časové hledisko, ve kterém výzkum proběhl. V části silničního okruhu, která je vedena jako "stará" (tzn. úseky v rozmezí Slivenec–Ruzyně) bylo určeno hlavní sledované období od roku 2000 do roku 2013. Rok 2000 není vybrán náhodou, ale odpovídá zprovoznění úseku Třebonice–Řepy, na který o rok později navázal úsek Řepy–Ruzyně. Pro porovnání vývoje před zprovozněním těchto úseků jsou do analýzy zahrnuta i data z období 1997–1999. Zprovoznění dvou uvedených úseků není však předem vnímáno jako zásadní, nicméně ve staré části okruhu, zejména v blízkosti těchto úseků, může mít vliv na lokalizaci ekonomických aktivit. Mnohem zásadnější vliv však lze očekávat od uvedení do provozu jihozápadního segmentu. Zmíněný segment je v provozu od roku 2010, a proto hlavní sledované období tvoří roky 2010 až 2013. Pro porovnání je přidáno období 2007–2009, které opět reprezentuje stav před otevřením části okruhu. Zapojení jihozápadního segmentu do dopravní sítě tak

představuje významný faktor, který mohl hrát roli v lokalizaci firem, a to nejen v části nové, ale i v části okruhu staré.

Zkoumán tedy bude nejprve celkový počet firem a rok jejich vzniku, dále vlastnictví firem, velikost firem dle počtu jejich zaměstnanců a také struktura firem dle klasifikace CZ-NACE. Na základě této analýzy bude pak možné ověřit následující dílčí hypotézy:

1. V obdobích, kdy došlo k zprovoznění částí okruhu, bude znatelný nárůst počtu firem, jelikož nově otevřená dopravní infrastruktura bude působit pozitivně na lokalizaci ekonomických aktivit. Kvalitní dopravní infrastruktura je totiž uváděna jako jeden z důležitých lokalizačních faktorů (Viturka 2000).
3. Zejména v nové části okruhu by se měl projevit po roce 2010 nárůst počtu ekonomických subjektů, které jsou pod zahraniční kontrolou. Právě přítomnost dopravní infrastruktury nejvyšší kvality hraje významnou roli při rozhodování zahraničních firem o jejich umístění. Ve staré části okruhu již dopravní infrastruktura vyšší kvality přítomna byla, proto by měl být vývoj více konstantní. Propojení starého a nového segmentu pak představuje potenciál v propojení dálnic D1 a D5.
4. V obdobích zprovoznění částí okruhu bude znatelný nárůst počtu větších firem reprezentovaných vyšším počtem zaměstnanců. Te je možné spojit s vyšší aktivitou zahraničních firem, které kvůli návratnosti investice zakládají spíše střední a velké firmy.
5. Změna počtu ekonomických subjektů spojených s dopravou, skladováním nebo velkoobchodem bude v období let 2009-2013 vyšší v nové části okruhu, jelikož přítomnost nové kvalitní infrastruktury bude hrát roli v jejich lokalizaci. Zároveň se tyto firmy budou nacházet u spojnic Pražského okruhu s dalšími vysokokapacitními silnicemi, kvůli výhodné poloze pro svoje aktivity.

4.1 Počet firem a rok jejich vzniku

Než bude hodnocen konkrétní vývoj počtu firem v daném území, je potřeba uvést údaje o celkovém počtu firem, které vypovídají o ekonomické aktivitě v daném území. Pro účely této práce jsou zvolena pouze data aktivních firem, které ke konci roku 2013 stále provozovaly svoji činnost (viz tabulka 4.1). Firmy, které zanikly před sběrem dat,

nejdou do analýzy zahrnutý. Jelikož je součástí práce i dotazníkové šetření, nebylo by možné provést dotazování mezi zástupci zaniklých firem.

Tabulka 4.1: Počet ekonomických subjektů, společností s ručením omezeným a akciových společností v definovaném území v roce 2013

část okruhu	obec / katastrální území (městská část)	Ekonomické subjekty celkem	s.r.o.	a.s.
nová	Dobřejovice	282	42	0
nová	Herink	132	26	1
nová	Jesenice	2369	476	17
nová	Lahovice (Praha - Zbraslav)	168	80	7
nová	Lochkov (Praha - Lochkov)	182	19	0
nová	Modletice	205	45	1
nová	Nupaky	437	73	3
nová	Písnice (Praha - Libuš)	-	353	19
nová	Psáry	1047	151	3
nová	Radotín (Praha 16)	2599	452	21
nová	Vestec	890	216	16
nová	Zbraslav (Praha - Zbraslav)	-	879	57
nová	Zlatníky-Hodkovice	337	48	5
nová	celkem	-	2860	150
stará	Holyně (Praha - Slivenec)	152	34	4
stará	Hostivice	2242	395	11
stará	Chrástany	295	84	8
stará	Jinočany	394	45	7
stará	Ořech	279	49	3
stará	Řeporyje (Praha - Řeporyje)	-	295	7
stará	Řepy (Praha 17)	6684	1010	30
stará	Slivenec (Praha - Slivenec)	901	153	41
stará	Sobín (Praha - Zličín)	167	31	2
stará	Třebonice (Praha - Zličín)	205	56	10
stará	Zadní Kopanina (Praha - Řeporyje)	31	4	1
stará	Zbuzany	287	45	2
stará	Zličín (Praha - Zličín)	-	702	25
stará	celkem	-	2903	151
nová + stará	celkem	-	5763	301

Zdroj: ARES, vlastní zpracování

Poznámka: Data za celkový počet ekonomických subjektů v katastrálních územích Písnice, Zbraslav, Řeporyje a Zličín nebylo možné kvůli nastavení systému ARES zjistit.

Při pohledu na tabulku 4.1 můžeme říci, že ekonomická aktivita v obou vymezených částech je velice podobná, alespoň co se právních forem s.r.o. a a.s. týká. Celkový počet ekonomických subjektů však v tabulce chybí, protože systém ARES při velkém počtu subjektů a specifikování na konkrétní katastrální území Prahy nemohl vygenerovat výsledné údaje z důvodu svého vnitřního nastavení. Ani veřejná databáze Českého statistického úřadu tato data neobsahuje (pouze za celé městské části). Pro potřeby této práce to však zásadní problém netvoří, jelikož jsou předmětem zájmu právě firmy s formou s.r.o. a a.s.

V následující tabulce 4.2 jsou představena data, které reprezentují rok vzniku firmy v oblasti staré části okruhu. Roky, kdy byly dány do provozu nové úseky Pražského okruhu jsou pro lepší přehlednost zvýrazněny. Předpokladem je, že právě v období otevření nových úseků by měl být zřetelný nárůst počtu založených firem.

Vývoj počtu nově založených firem je v daných územních celcích dosti nevyrovnaný, přesto jako obecný trend lze vysledovat vyšší míru zakládání firem od roku 2004. Tento "boom" nově zakládaných firem je však v roce 2008 vystřídán propadem. Tento stav je pravděpodobně výsledkem nástupu celosvětové hospodářské krize, která výrazně ovlivnila ekonomickou aktivitu. O to možná více by teoreticky měl být zřejmý vliv Pražského okruhu na ekonomický rozvoj.

Z dostupných údajů je možné říci, že vliv Pražského okruhu se v období zapojení úseků Třebonice–Řepy (2000) a Řepy–Ruzyně (2001) příliš neprojevil. Výjimku tvoří přilehlá Hostivice, kde v roce 2000 je zřejmý vysoký nárůst firem, podpořený dalším růstem v roce 2002. Naopak nejvíce dotčené území Praha – Řepy v tomto období vykazuje relativně malé množství nově zapsaných firem. Zajímavý je též v tomto období výrazný nárůst firem v Holyni a Slivenci, které se nacházejí přesně na opačném konci staré části, než proběhla změna v napojení k dopravní síti. Propojení okruhu s jihozápadním segmentem v roce 2010 se pravděpodobně nejvíce projevilo ve Slivenci, který tvoří spojnici nové a staré části okruhu. Zvýšený počet založených firem zaznamenaly v roce 2011 i Chrástany. Po propadu ekonomické aktivity od roku 2008 zapříčiněného hospodářskou krizí k opětovnému oživení došlo v Sobíně, Třebonicích a Zbuzanech, kde i absolutně nízká čísla tvoří relativně významný nárůst. U největších územních celků, které po celé období sledování generují nejvyšší počty ekonomických subjektů, dochází od roku 2010 spíše ke stagnaci až propadu v zakládání nových subjektů.

Tabulka 4.2: Počet firem ve staré části Pražského okruhu podle roku vzniku v období let 1997-2013

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Holyně	0	0	1	8	2	0	1	1	3	7	4	1	1	1	1	1	0
Hostivice	5	15	11	19	8	17	9	16	23	15	35	27	30	30	21	29	11
Chrástany	3	5	3	5	2	1	4	4	6	2	3	4	5	3	10	3	4
Jinočany	3	2	0	1	0	0	0	3	3	1	3	3	3	3	2	4	0
Ořech	1	2	5	4	1	0	2	3	1	1	4	4	3	2	1	2	1
Řeporyje	8	10	13	8	8	11	9	17	16	17	37	33	25	29	29	11	15
Řepy	20	44	32	30	14	22	32	26	39	38	55	68	50	53	53	42	53
Slivenec	5	6	3	2	9	1	10	7	4	10	34	9	6	14	13	9	11
Sobín	1	0	1	1	0	1	0	0	0	2	2	3	1	2	4	0	1
Třebonice	1	2	6	2	0	2	4	6	3	2	2	5	0	2	5	3	3
Zadní Kopanina	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Zbuzany	1	1	2	3	1	0	1	3	2	2	3	4	1	4	4	3	2
Zličín	14	16	15	14	12	12	16	27	17	40	53	55	44	31	27	28	21

Zdroj: ARES, vlastní zpracování

Tabulka 4.3 prezentuje vývoj vzniku firem (s.r.o., a.s.) v nové části Pražského okruhu. Zde by se měl vliv rychlostní silnice projevit více, jelikož v této části nebyl dříve zprovozněn žádný jiný úsek Pražského okruhu.

Při prvním pohledu na hodnoty uvedené v tabulce je zřejmé, že neobyčejně velký nárůst počtu založených firem v období uvedení jihozápadního segmentu do provozu zaznamenala Zbraslav. Teoreticky by se mohlo jednat o firmy, které by těžily z polohy nacházející se uprostřed mezi dálnicemi D1 a D5 a z přístupu k rychlostní silnici R4. Nicméně tento extrémní nárůst hodnot založených firem není způsoben zprovozněním nové infrastruktury, ale přítomností virtuální kanceláře (více o virtuálních kancelářích v podkapitole 3.4.1). Na jedné adrese v ulici Neumannova je registrováno od roku 2009 celkem 349 sledovaných ekonomických subjektů. Tato skutečnost výrazně ovlivňuje výsledek celé nové části. Sídlo více firem na jedné adrese bylo zjištěno i v dalších případech, nicméně tento případ je svým rozsahem ojedinělý.

V ostatních územních celcích však výrazné zvýšení založených ekonomických subjektů oproti období, kdy segment v této části nebyl zprovozněn, příliš vyzorovat nelze. Pouze Nupaky v roce 2010 zaznamenávají zhruba zdvojnásobení

zaregistrovaných ekonomických subjektů oproti předchozím rokům. Také v Písnici je možné vidět jisté zvýšení sledovaných ekonomických subjektů, které se projevuje v roce 2011. V obcích jako Jesenice či Vestec pak dochází k postupnému znovuoživení ekonomické aktivity, která byla utlumena hospodářskou krizí. To platí i pro Zlatníky – Hodkovice.

Tabulka 4.3: Počet firem v nové části Pražského okruhu podle roku vzniku v období let 2007-2013

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Dobřejovice	9	6	0	4	0	0	3
Herink	4	4	3	3	0	1	1
Jesenice	43	30	33	36	40	37	36
Lahovice	1	10	4	2	3	3	6
Lochkov	2	1	1	0	1	0	0
Modletice	2	0	3	0	2	5	0
Nupaky	6	6	5	11	3	7	6
Písnice	24	14	25	22	32	29	21
Psáry	15	15	13	10	14	5	5
Radotín	16	26	20	24	21	15	20
Vestec	12	11	16	11	10	17	10
Zbraslav	50	31	76	81	177	121	67
Zlatníky - Hodkovice	6	1	1	5	0	1	3

Zdroj: ARES, vlastní zpracování

Porovnáme-li obě části Pražského okruhu dohromady a zaměříme-li se na období jejich propojení, nelze sledovat výrazný nárůst počtu firem. Často se spíše jedná o oživení ekonomické aktivity, která byla od roku 2008 v útlumu. Jediná Zbraslav vykazuje extrémní nárůst nově založených firem, zde se však jedná o efekt přítomné virtuální kanceláře, proto je nutné brát toto území dále s rezervou. I tak se ale najdou územní celky, ve kterých od roku 2010 došlo k výraznému zvýšení nově vzniklých firem. Lze jmenovat např. Slivenec, Chrášťany (pro ně extrémní rok 2011) nebo Nupaky (extrémní rok 2010). Otázkou zůstává, jak moc ovlivnila zakládání nových firem ekonomická krize. Je možné, že ač hodnoty nově založených firem ve sledovaném území nevykazují výrazné zvýšení, efekt dokončení jihozápadního segmentu se v oblasti může i tak vyskytovat výrazně, přestože není na první pohled pozorovatelný.

4.2 Struktura firem podle původu vlastníka

Přítomnost kvalitní dopravní infrastruktury je jedním z hlavních lokalizačních faktorů zahraničních firem. Proto s rozšířením Pražského okruhu je možné předpokládat vyšší podíl firem se zahraničním majitelem. Ve staré části bude pak možné sledovat i nárůst zahraničních firem po roce 2000, kdy investice do Česka stimulovaly specializované agentury (např. CzechInvest). Zajímavé bude pozorovat, jaký bude vývoj zahraničních firem v období ekonomické krize, ve kterém byl zprovozněn jihozápadní segment Pražského okruhu. Zahraniční investor totiž více zvažuje všechny okolnosti své investice, což v probíhající ekonomické krizi platí dvojnásob.

Ve staré části Pražského okruhu se tyto předpoklady i částečně potvrzují. Tabulka 4.4 obsahuje údaje za celkový počet sledovaných firem (s.r.o. a a.s.), v nich zahrnutý počet zahraničních firem a podíl zahraničních firem na celkovém počtu firem. Data jsou dále rozdělena podle roku vzniku firmy. Po zprovoznění úseků od Třebonic do Ruzyně vykazují nejvyšší absolutní hodnoty Řepy (6 zahraničních firem v roce 2002, stejný počet i v roce 2003), tedy území, které je přímo ovlivněno vybudováním nové infrastruktury. Další obcí, která má vyšší hodnoty oproti ostatním je Hostivice, která se taktéž nachází u zmíněného segmentu okruhu. Právě i napojení Ruzyně, kde se nachází mezinárodní letiště, na dopravní síť vysoké kvality může hrát v těchto případech významnou roli v lokalizaci zahraničních firem. V ostatních obcích v tomto období růst příliš patrný není (výjimkou jsou Třebonice v roce 2003). Postupem času rostl celkový počet i podíl zahraničních firem zejména v rámci zkoumaných územích spadajících pod Prahu. Vysoké hodnoty se vyskytují až do roku 2012, kdy postupně dochází k snížení počtu zahraničních firem pod zahraniční kontrolou. Dříve než ale k tomuto poklesu došlo, je v území patrná zvýšená geneze zahraničních firem. Ve velké míře došlo k vzniku zahraničních firem v období po otevření jihozápadního segmentu (2010) především v Řeporyjích, kde v roce 2011 bylo založeno celkem 15 zahraničních firem z celkového počtu 29. O něco nižší čísla vykazuje Zličín, kde je i celkově vysoká koncentrace zahraničních ekonomických subjektů.

Tabulka 4.4: Podíl zahraničních firem na celkovém počtu firem ve staré části Pražského okruhu v období let 1997-2013

		Holyně	Hostivice	Chrástany	Jinočany	Ořech	Řeporyje	Řepy	Sliveneč	Sobín	Třebonice	Z. Kopanina	Zbuzany	Zlín
1997	s.r.o. a a.s.	0	5	3	3	1	8	20	5	1	1	0	1	14
	v tom zahr.	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3
	podíl zahr. (v %)	-	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,0	0,0	0,0	0,0	-	100,0	21,4
1998	s.r.o. a a.s.	0	15	5	2	2	10	44	6	0	2	0	1	16
	v tom zahr.	0	7	1	0	0	0	12	0	0	1	0	1	1
	podíl zahr. (v %)	-	46,7	20,0	0,0	0,0	0,0	27,3	0,0	-	50,0	-	100,0	6,3
1999	s.r.o. a a.s.	1	11	3	0	5	13	32	3	1	6	0	2	15
	v tom zahr.	0	4	1	0	0	1	3	1	0	2	0	0	3
	podíl zahr. (v %)	0,0	36,4	33,3	-	0,0	7,7	9,4	33,3	0,0	33,3	-	0,0	20,0
2000	s.r.o. a a.s.	8	19	5	1	4	8	30	2	1	2	0	3	14
	v tom zahr.	2	2	1	1	2	2	3	0	0	0	0	0	1
	podíl zahr. (v %)	25,0	10,5	20,0	100,0	50,0	25,0	10,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	7,1
2001	s.r.o. a a.s.	2	8	2	0	1	8	14	9	0	0	1	1	12
	v tom zahr.	0	1	1	0	1	2	1	1	0	0	0	0	3
	podíl zahr. (v %)	0,0	12,5	50,0	-	100,0	25,0	7,1	11,1	-	-	0,0	0,0	25,0
2002	s.r.o. a a.s.	0	17	1	0	0	11	22	1	1	2	0	0	12
	v tom zahr.	0	3	1	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
	podíl zahr. (v %)	-	17,6	100,0	-	-	0,0	27,3	0,0	0,0	0,0	-	-	0,0
2003	s.r.o. a a.s.	1	9	4	0	2	9	32	10	0	4	0	1	16
	v tom zahr.	0	1	1	0	0	2	6	0	0	4	0	0	1
	podíl zahr. (v %)	0,0	11,1	25,0	-	0,0	22,2	18,8	0,0	-	100,0	-	0,0	6,3
2004	s.r.o. a a.s.	1	16	4	3	3	17	26	7	0	6	1	3	27
	v tom zahr.	0	4	1	0	1	1	3	0	0	4	1	0	4
	podíl zahr. (v %)	0,0	25,0	25,0	0,0	33,3	5,9	11,5	0,0	-	66,7	100,0	0,0	14,8
2005	s.r.o. a a.s.	3	23	6	3	1	16	39	4	0	3	0	2	17
	v tom zahr.	1	5	1	0	0	1	8	2	0	2	0	0	5
	podíl zahr. (v %)	33,3	21,7	16,7	0,0	0,0	6,3	20,5	50,0	-	66,7	-	0,0	29,4
2006	s.r.o. a a.s.	7	15	2	1	1	17	38	10	2	2	1	2	40
	v tom zahr.	3	4	1	0	0	1	4	0	0	1	0	0	9
	podíl zahr. (v %)	42,9	26,7	50,0	0,0	0,0	5,9	10,5	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	22,5
2007	s.r.o. a a.s.	4	35	3	3	4	37	55	34	2	2	0	3	53
	v tom zahr.	0	7	0	0	0	11	10	0	0	0	0	0	11
	podíl zahr. (v %)	0,0	20,0	0,0	0,0	0,0	29,7	18,2	0,0	0,0	0,0	-	0,0	20,8
2008	s.r.o. a a.s.	1	27	4	3	4	33	68	9	3	5	1	4	55
	v tom zahr.	0	8	0	0	0	6	14	3	0	0	0	0	26
	podíl zahr. (v %)	0,0	29,6	0,0	0,0	0,0	18,2	20,6	33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	47,3
2009	s.r.o. a a.s.	1	30	5	3	3	25	50	6	1	0	0	1	44
	v tom zahr.	0	10	1	0	1	11	16	1	0	0	0	0	17
	podíl zahr. (v %)	0,0	33,3	20,0	0,0	33,3	44,0	32,0	16,7	0,0	-	-	0,0	38,6
2010	s.r.o. a a.s.	1	30	3	3	2	29	53	14	2	2	0	4	31
	v tom zahr.	0	10	0	0	1	10	11	2	0	0	0	0	12
	podíl zahr. (v %)	0,0	33,3	0,0	0,0	50,0	34,5	20,8	14,3	0,0	0,0	-	0,0	38,7
2011	s.r.o. a a.s.	1	21	10	2	1	29	53	13	4	5	0	4	27
	v tom zahr.	0	4	5	0	0	15	7	1	0	2	0	0	7
	podíl zahr. (v %)	0,0	19,0	50,0	0,0	0,0	51,7	13,2	7,7	0,0	40,0	-	0,0	25,9
2012	s.r.o. a a.s.	1	29	3	4	2	11	42	9	0	3	0	3	28
	v tom zahr.	0	2	0	1	0	2	6	1	0	0	0	0	5
	podíl zahr. (v %)	0,0	6,9	0,0	25,0	0,0	18,2	14,3	11,1	-	0,0	-	0,0	17,9
2013	s.r.o. a a.s.	0	11	4	0	1	15	53	11	1	3	0	2	21
	v tom zahr.	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	2
	podíl zahr. (v %)	-	0,0	25,0	-	0,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	9,5

Zdroj: ARES, vlastní zpracování

Zvýšený počet nově založených ekonomických subjektů pod zahraniční kontrolou od roku 2010 v nové části okruhu je patrný z tabulky 5. K výrazně pozitivní změně v zakládání zahraničních firem došlo v Jesenici nebo Písnici. V každém z těchto dvou územních celků vzniklo v období 2010-2012 celkem 17 zahraničních firem, což v porovnání s jejich předchozím vývojem znamená podstatný skok. Zvláštní případ tvoří Nupaky, kde přes celkový nárůst počtu firem dochází k výraznému poklesu podílu zahraničních majitelů. To na jedné straně kopíruje celkový trend, na straně druhé to může znamenat jakýsi posun firem zahraničních majitelů více od dálnice D1 (viz zvýšené hodnoty u Jesenice a Písnice). V absolutních hodnotách je opět výrazná Zbraslav, která je však ovlivněna přítomností virtuální kanceláře.

Tabulka 4.5: Podíl zahraničních firem na celkovém počtu firem v nové části Pražského okruhu v období let 2007-2013

		Dobřejuvice	Herink	Jesenice	Lahovice	Lochkov	Modletice	Nupaky	Písnice	Pšáry	Radotín	Vestec	Zbraslav	Zlatníky - Hodkovice
2007	s.r.o. a a.s.	9	4	43	1	2	2	2	24	15	16	12	50	6
	v tom zahr.	0	0	2	0	0	0	2	1	4	4	1	8	1
	podíl zahr. (v %)	0,0	0,0	4,7	0,0	0,0	0,0	100,0	4,2	26,7	25,0	8,3	16,0	16,7
2008	s.r.o. a a.s.	6	4	30	10	1	0	6	14	15	26	11	31	1
	v tom zahr.	1	0	3	0	1	0	2	0	1	1	2	1	0
	podíl zahr. (v %)	16,7	0,0	10,0	0,0	100,0	-	33,3	0,0	6,7	3,8	18,2	3,2	0,0
2009	s.r.o. a a.s.	0	3	33	4	1	3	5	25	13	20	16	76	1
	v tom zahr.	0	0	2	0	0	0	4	4	2	2	1	5	0
	podíl zahr. (v %)	-	0,0	6,1	0,0	0,0	0,0	80,0	16,0	15,4	10,0	6,3	6,6	0,0
2010	s.r.o. a a.s.	4	3	36	2	0	0	11	22	10	24	11	81	5
	v tom zahr.	2	0	7	1	0	0	7	2	2	4	1	3	0
	podíl zahr. (v %)	50,0	0,0	19,4	50,0	-	-	63,6	9,1	20,0	16,7	9,1	3,7	0,0
2011	s.r.o. a a.s.	0	0	40	3	1	2	3	32	14	21	10	177	0
	v tom zahr.	0	0	5	1	0	1	1	12	0	1	0	9	0
	podíl zahr. (v %)	-	-	12,5	33,3	0,0	50,0	33,3	37,5	0,0	4,8	0,0	5,1	-
2012	s.r.o. a a.s.	0	1	37	3	0	5	7	29	5	15	17	121	1
	v tom zahr.	0	1	5	0	0	1	1	3	1	1	1	5	0
	podíl zahr. (v %)	-	100,0	13,5	0,0	-	20,0	14,3	10,3	20,0	6,7	5,9	4,1	0,0
2013	s.r.o. a a.s.	3	1	36	6	0	0	6	21	5	20	10	67	3
	v tom zahr.	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	4	0
	podíl zahr. (v %)	0,0	100,0	0,0	0,0	-	-	0,0	9,5	0,0	0,0	10,0	6,0	0,0

Zdroj: ARES, vlastní zpracování

Shrnutím obou částí dohromady je, že v některých obcích se zprovozněním nových úseků, a to v letech 2000, 2001 a 2010, zvýšil počet nově vzniklých zahraničních firem. Tento jev se zprovozněním úseků Třebonice–Ruzyně nastal nejvýrazněji v Řepích a Hostivici, tedy v územních celcích, které jsou přímo ovlivněny otevřením zmíněného segmentu. Nejvyšší hodnoty po otevření nové části okruhu vykazují Řeporyje, Zličín, Písnice či Jesenice. Zájem zahraničních investorů pak ovšem opadá, což se projevilo úbytkem počtu zahraničních firem v roce 2012. Úbytek poté pokračoval i v roce nadcházejícím, tedy 2013.

4.3 Struktura firem podle počtu zaměstnanců

Na základě tohoto indikátoru je také možné odhalit změny způsobené dopravní infrastrukturou v sledovaných obcích. Dopravní infrastruktura nejvyšší úrovně přitahuje více zahraničních firem, které kvůli návratnosti investice využívají především střední a velké firmy. Jelikož se v předchozí kapitole částečně potvrdilo, že Pražský okruh má vliv na lokalizaci zahraničních firem, je předpokladem, že s uvedením nových úseků do provozu se ve sledovaném území zvýší počet středních a velkých firem.

Jelikož v systému ARES je počet zaměstnanců rozdělen do velkého počtu kategorií, firmy byly nakonec rozděleny do značně redukovaných velikostních skupin. Oproti běžně užívanému rozdělení pro malé a střední podniky bylo zvoleno následující dělení:

- 1. kategorie:** 0 – 9 zaměstnanců
- 2. kategorie:** 10 – 49 zaměstnanců
- 3. kategorie:** 50 a více zaměstnanců

V souboru firem se objevuje jen malý počet středních a velkých firem, proto byly takto velké firmy spojeny v jednu kategorii. Dále toto dělení zahrnuje kategorie pro mikropodniky a malé firmy. Jelikož se ve sledovaném území nachází poměrně vysoký počet malých obcí, je toto dělení poměrně vhodné.

Hlavním problémem tohoto indikátoru je neúplnost databáze systému ARES týkající se údajů o počtu zaměstnanců. Firem, které do obchodního rejstříku nezadaly ukazatel počtu zaměstnanců, je bohužel většina. Význam tohoto indikátoru je tedy dosti omezený a je potřeba ho brát spíše jako doplňkový. V následujících tabulkách jsou tak uvedeny pouze firmy, které v obchodním rejstříku uvedly svoji velikostní kategorii.

Z tabulky 4.6 je zřejmé, že největší zastoupení v souboru sledovaných firem zaujímá 1. kategorie s počtem zaměstnanců 0 – 9. Největší firmy jsou lokalizovány zejména v západní části okruhu (Zličín, Hostivice) a v Řeporyjích. V rámci menších obcí je potřeba zmínit relativně velké firmy nacházející se v Jinočanech a v Chrástanech. Obě firmy jsou zapsány v obchodním rejstříku v kategorii 100 – 199 zaměstnanců. Na území Třebonic se mimo jiné nachází i významné obchodní centrum a další centra, která jsou obecně spíše vnímána jako součást Zličína. To vysvětluje vyšší počet nově založených firem spadající do kategorie s nejvíce zaměstnanci.

V nové části okruhu, jak vyplývá z následující tabulky 4.7, jsou subjekty v naprosté většině zapsány v kategorii s nejnižším počtem zaměstnanců. Od roku 2010 jsou v kategorii 50 a více zaměstnanců zapsány pouze dvě nové firmy, jedna z toho se nachází na území "problémové" Zbraslavi, druhá na území Radotína. Z dostupných dat je dále možné vysledovat o něco vyšší aktivitu v prostřední kategorii, která obsahuje firmy s 10 až 49 zaměstnanci.

Tabulka 4.6: Počet firem ve velikostních kategoriích ve staré části Pražského okruhu v období let 1997-2013

		Holyně	Hostivice	Chrástany	Jinočany	Ořech	Řeporyje	Řepy	Sliveneč	Sobín	Třebonice	Z. Kopanina	Zbuzany	Zlích
1997	0 - 9	-	2	1	-	-	5	9	3	1	1	-	1	3
	10 - 49	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	5
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1998	0 - 9	-	7	2	1	1	3	8	3	-	1	-	-	9
	10 - 49	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2
1999	0 - 9	-	3	1	-	1	8	13	1	-	3	-	-	6
	10 - 49	-	2	-	-	-	-	2	-	-	1	-	1	-
	50 a více	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
2000	0 - 9	-	5	1	-	1	3	11	2	-	1	-	-	7
	10 - 49	-	1	1	-	1	2	-	-	-	-	-	-	3
	50 a více	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-
2001	0 - 9	1	5	2	-	-	3	3	5	-	-	-	-	6
	10 - 49	-	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-
	50 a více	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
2002	0 - 9	-	6	1	-	-	3	10	1	1	-	-	-	6
	10 - 49	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
	50 a více	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2003	0 - 9	1	4	3	-	1	6	14	6	-	1	-	-	11
	10 - 49	-	2	-	-	1	1	-	1	-	1	-	-	1
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
2004	0 - 9	1	3	-	-	2	11	14	4	-	-	1	1	13
	10 - 49	-	1	2	-	1	1	4	-	-	4	-	-	3
	50 a více	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-
2005	0 - 9	-	9	3	2	1	9	15	1	-	2	-	2	6
	10 - 49	-	-	1	-	2	2	2	-	-	-	-	-	3
	50 a více	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
2006	0 - 9	3	4	-	1	-	7	19	2	1	1	-	-	26
	10 - 49	-	2	-	-	-	-	3	-	-	-	1	1	1
	50 a více	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2007	0 - 9	-	11	2	3	1	19	22	4	1	-	-	2	21
	10 - 49	-	2	-	-	2	-	2	1	-	1	-	-	2
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2008	0 - 9	-	5	-	-	2	10	22	4	2	-	-	1	23
	10 - 49	-	2	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	2
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
2009	0 - 9	-	10	3	3	2	11	16	2	-	-	-	-	11
	10 - 49	-	1	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	0 - 9	1	11	2	1	-	14	21	9	1	-	-	-	16
	10 - 49	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	1
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
2011	0 - 9	-	8	3	-	1	7	16	7	1	3	-	1	7
	10 - 49	-	1	2	1	-	1	1	-	-	-	-	-	2
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
2012	0 - 9	-	5	2	1	1	3	23	3	-	1	-	-	10
	10 - 49	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2013	0 - 9	-	2	1	-	-	3	8	6	-	-	-	1	3
	10 - 49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Zdroj: ARES, vlastní zpracování

Tabulka 4.7: Počet firem ve velikostních kategoriích v nové části Pražského okruhu v období let 2007-2013

		Dobřejovice	Herink	Jesenice	Lahovice	Lochkov	Modletice	Nupaky	Písnice	Psáry	Radotín	Vestec	Zbraslav	Zlatníky - Hodkovice
2007	0 - 9	4	1	17	-	2	1	5	8	4	7	4	16	3
	10 - 49	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
2008	0 - 9	2	2	17	2	-	-	3	7	5	14	4	12	1
	10 - 49	-	-	-	1	-	-	-	3	1	2	1	1	-
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2009	0 - 9	-	1	12	1	-	2	2	13	3	10	4	24	1
	10 - 49	-	-	1	-	1	-	-	-	2	-	-	3	-
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2010	0 - 9	3	1	15	2	-	-	6	12	4	6	2	28	3
	10 - 49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
2011	0 - 9	-	-	17	1	1	1	3	8	7	7	4	59	-
	10 - 49	-	-	1	1	-	-	-	-	3	-	-	2	-
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2012	0 - 9	-	-	12	-	-	3	3	10	4	5	7	45	-
	10 - 49	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	3	-
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
2013	0 - 9	-	-	6	1	-	-	1	4	1	-	-	9	-
	10 - 49	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	50 a více	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Zdroj: ARES, vlastní zpracování

Celkově lze tedy říci, že ovlivnění dat neuvedením počtu zaměstnanců u většiny firem je tak velké, že nelze spolehlivě určit, zda přítomnost Pražského okruhu má vliv na lokalizaci středních a velkých firem, které podle předpokladu měly zároveň být významně pod zahraniční kontrolou. Od roku 2000 je ve staré části okruhu lokalizováno celkem 9 firem z 18 (alespoň z těch, které mají údaj o počtu zaměstnanců k dispozici) s počtem 50 a více zaměstnanců, které jsou pod zahraniční kontrolou. Lze předpokládat, že jejich lokalizace je ovlivněna jak Pražským okruhem, tak i celkovou dopravní sítí, obzvláště pak přítomností dálnice D5.

4.4 Struktura ekonomických subjektů dle klasifikace CZ-NACE

Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) představuje další indikátor, který by měl pomoci objasnit míru vlivu Pražského okruhu na rozvoj zkoumaného území. Oproti předchozím indikátorům je ovšem zvolen odlišný zdroj dat. Pro hodnocení vlivu Pražského okruhu jsou analyzována data z veřejné databáze ČSÚ. Sumarizování dat ze

systému ARES by totiž bylo nejen časově náročné, ale taky by často nešlo přesně určit převládající zaměření firmy. Ve veřejné databázi ČSÚ jsou již ekonomické subjekty klasifikovány do příslušných sekcí a je k dispozici i jejich vývoj za posledních 5 let. Nevýhodou je, že nelze rozlišit právní formu ekonomického subjektu, a tak je nutné hodnotit data pouze za všechny registrované ekonomické subjekty. Nicméně i tato hromadná data by měla být reprezentativní pro charakteristiku vývoje ekonomických aktivit. Vzhledem k dostupnosti dat za posledních 5 let (tedy období 2009-2013) bude tímto indikátorem hodnoceno pouze období zprovoznění jihozápadního segmentu, tedy nové části okruhu. V tabulkách jsou uvedeny hodnoty stavu "před" (2009) a "po" (2013), a k nim je vypočten jejich index změny. Pozornost je zaměřena na vybraná odvětví, která by vliv dopravní infrastruktury mohla nejvíce indikovat. Zvolená redukce počtu odvětví je zvolena kvůli přehlednosti.

Stará část se ve sledovaném období vyznačuje nárůstem počtu ekonomických subjektů (viz tabulka 4.8). Výjimku tvoří městská část Prahy 17, kde dochází až na průmysl k propadu počtu ekonomických subjektů ve všech ostatních zahrnutých odvětvích. Ekonomické subjekty zaznamenávají nárůst ve všech sledovaných odvětvích pouze v městské části Slivenec. Nejvyšší index změny subjektů spadajících pod průmysl vykazují Zbuzany (nárůst 45 %) a městská část Řeporyje (32 %). Stavebnictví, jakožto jedno z nejvíce postižených odvětví hospodářskou krizí, zaznamenává značný úbytek počtu registrovaných subjektů. Pozitivní změna nastává pouze v Chrášťanech a Slivenci, kde se však jedná o nárůst o jednotky subjektů. Změny ve velkoobchodě a maloobchodě se nejvíce projevují ve Zličíně, kde se nacházejí významná obchodní centra. Důležitým ukazatelem je počet ekonomických subjektů v dopravě a skladování. Zde však k velkému nárůstu nedošlo, spíše naopak. Nejvyšší kladnou změnu v sledovaném období vykazují Chrášťany. Zvýšení počtu subjektů v dopravě a skladování je patrné také v Hostivici, Zličíně a Slivenci.

Tabulka 4.8: Struktura ekonomických subjektů podle vybraných sekcí klasifikace CZ-NACE ve staré části Pražského okruhu v letech 2009 a 2013 a jejich index změny

		Hostivice	Chrástany	Jinočany	MČ Praha - Řeporyje (Řeporyje, Z. Kopanina)	MČ Praha - Sliveneč (Holyně, Sliveneč)	MČ Praha - Zličín (Sobín, Třebonice, Zličín)	MČ Praha 17 (Řepy)	Ořech	Zbuzany
Ekonomické subjekty celkem	2009	2010	250	381	1094	861	1479	7269	261	227
	2013	2242	295	394	1438	1053	2102	6684	279	287
	index změny	1,12	1,18	1,03	1,31	1,22	1,42	0,92	1,07	1,26
Průmysl	2009	181	37	41	123	100	141	531	24	22
	2013	192	34	41	162	120	169	535	22	32
	index změny	1,06	0,92	1,00	1,32	1,20	1,20	1,01	0,92	1,45
Stavebnictví	2009	177	30	64	178	91	189	697	22	32
	2013	170	38	56	172	93	172	629	21	30
	index změny	0,96	1,27	0,88	0,97	1,02	0,91	0,90	0,95	0,94
Velkoobchod a maloobchod	2009	527	68	87	261	213	387	2330	65	69
	2013	542	69	79	356	243	570	1666	76	71
	index změny	1,03	1,01	0,91	1,36	1,14	1,47	0,72	1,17	1,03
Doprava a skladování	2009	71	11	25	49	29	53	239	15	12
	2013	75	17	21	48	30	55	225	13	9
	index změny	1,06	1,55	0,84	0,98	1,03	1,04	0,94	0,87	0,75

Zdroj: veřejná databáze ČSU, vlastní zpracování

V celé nové části, stejně jako v té staré, došlo v sledovaném období k nárůstu počtu ekonomických subjektů. Tentokrát výjimku tvoří městská část Praha-Libuš. V průmyslu dochází v sledovaném období k všeobecné pozitivní změně, která je nejvíce patrná v obcích Nupaky a Herink. Ve stavebnictví úbytek registrovaných subjektů nastává pouze v městských částech Prahy. Jelikož Nupaky a Herink jsou zároveň obcemi, v kterých (na základě údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů) se nejvíce projevila suburbanizace, je pravděpodobné, že je zde prudký nárůst registrovaných subjektů spojen s místem bydliště podnikatele, který je v obci registrován. Naopak největší úbytek subjektů ve stavebnictví je v městských částech Praha-Libuš a Praha 16 (více než 30 %). Velkoobchod a maloobchod zaznamenává kromě obcí Nupaky a Herink

významný růst i v Jesenici a v Psárech (více než 20, resp. 30 %). V dopravě a skladování jsou údaje dosti rozkolísané. Nejvyšší nárůst je patrný opět v obci Nupaky, největší pokles pak ve Vestci. Jedná se vždy však jen o jednotky ekonomických subjektů.

Tabulka 4.9: Struktura ekonomických subjektů podle vybraných sekcí klasifikace CZ-NACE v nové části Pražského okruhu v letech 2009 a 2013 a jejich index změny

		Dobřejovice	Herink	Jesenice	MČ Praha - Libuš (Písnice)	MČ Praha - Lochkov (Lochkov)	MČ Praha - Zbraslav (Lahovice, Zbraslav)	MČ Praha 16 (Radotín)	Modletice	Nupaky	Psáry	Vestec	Zlatníky-Hodkovice
Ekonomické subjekty celkem	2009	243	53	1814	4590	157	3178	2691	182	162	882	762	330
	2013	282	132	2369	4181	182	3773	2599	205	437	1047	890	337
	index změny	1,16	2,49	1,31	0,91	1,16	1,19	0,97	1,13	2,70	1,19	1,17	1,02
Průmysl	2009	30	5	145	326	28	276	271	21	10	102	61	48
	2013	32	11	182	342	30	355	313	22	35	113	82	45
	index změny	1,07	2,20	1,26	1,05	1,07	1,29	1,15	1,05	3,50	1,11	1,34	0,94
Stavebnictví	2009	44	9	142	742	28	336	450	26	18	107	36	54
	2013	46	13	151	487	23	330	301	33	50	103	44	60
	index změny	1,05	1,44	1,06	0,66	0,82	0,98	0,67	1,27	2,78	0,96	1,22	1,11
Velkoobchod a maloobchod	2009	57	9	495	1509	41	808	659	45	38	224	311	86
	2013	52	33	648	1317	49	911	603	50	98	272	292	83
	index změny	0,91	3,67	1,31	0,87	1,20	1,13	0,92	1,11	2,58	1,21	0,94	0,97
Doprava a skladování	2009	9	4	69	105	9	73	73	18	7	26	25	18
	2013	7	5	77	112	11	74	67	18	14	25	17	14
	index změny	0,78	1,25	1,12	1,07	1,22	1,01	0,92	1,00	2,00	0,96	0,68	0,78

Zdroj: veřejná databáze ČSÚ, vlastní zpracování

4.5 Shrnutí analýzy firem

Na začátku kapitoly byly předloženy 4 dílčí hypotézy, které se dále snažím ověřit. První teze se týkala celkového nárůstu počtu firem v oblastech nově zprovozněných úseků Pražského okruhu, a potvrdila se částečně. Ve staré části okruhu v období otevření

úseků Třebonice-Ruzyně došlo k nárůstu počtu firem zejména v Hostivici, která je zprovozněním těchto úseků přímo dotčena. Po otevření nové části okruhu znatelný nárůst vykazoval Slivenec, který se nachází na hranici dvou definovaných částí sledovaného území, a Nupaky, které jsou naopak na jeho počátku u sjezdu z dálnice D1. Druhý předpoklad byl spojen s nárůstem počtu firem pod zahraniční kontrolou. Tento předpoklad se spíše potvrdil, jelikož ve staré části po prvním rozšíření došlo k nárůstu v Řepích a Hostivici, po zprovoznění nové části pak ve Zličíně a Řeporyjích. V nové části největší koncentrace nových firem pod zahraniční kontrolou byla v Jesenici a Písnici. Poslední dvě teze však ovlivnila dostupnost dat. V případě počtu zaměstnanců a předpokladu nárůstu firem v nejvyšší kategorii, nelze zcela hypotézu prokázat, protože značné množství firem neuvádí počet zaměstnanců. Z dostupných dat vyplývá, že nové největší firmy jsou lokalizovány zejména ve Zličíně a dále také v Hostivici. V nové části je pouze patrná zvýšená aktivita v kategorii 10-49 zaměstnanců. Poslední hypotézu pak poznamenala absence dat za katastrální území. I tak můžeme hypotézu spíše přijmout, protože nejvyšší nárůst počtu ekonomických subjektů ve velkoobchodě a maloobchodě i v dopravě udávají Nupaky, Herink, ve staré části pak zejména Zličín a pro dopravu také Chrást'any. Tudíž územní celky, které se nacházejí na spojnicích Pražského okruhu s další vysokokapacitní dopravní infrastrukturou.

5. Dotazníkové šetření

Pro bližší pohled do zkoumaného území je v této práci využita metoda dotazníkového šetření. Provedená analýza firem působících u Pražského okruhu proběhla na základě veřejně dostupných sekundárních dat. Z nich však nelze jednoznačně určit, jaký vliv má na vývoj v regionu přítomný silniční okruh. Právě k detailnějšímu poodhalení tohoto vlivu a dalších skutečností slouží zvolené dotazníkové šetření.

Proces výběru firem a následný postup jejich oslovování je detailně popsán v metodické části práce, konkrétně v kapitolách 3.4 a 3.5. K samotnému oslovení firem prostřednictvím webového formuláře vedl zdoluhavý proces vyhledávání kontaktů. Kontaktem se v tomto případě rozumí e-mailová adresa. Z celkového počtu 2857 firem, které splňovaly hlediska výběru, se nakonec podařilo zajistit 448 kontaktů. Už při vyhledávání e-mailových adres bylo zjištěno, že část firem má v Praze uvedeno pouze sídlo společnosti a žádnou činnost zde nevykonává. Takové firmy oslovovány dotazníkem nebyly, jelikož s dotčeným regionem nemají nic společného. O možných důvodech zaregistrování vyššího počtu subjektů, než které v místě skutečně působí, pojednává kapitola 3.4.1. Přestože oslovené firmy nebyly nijak speciálně motivovány (zapojením do výzkumu jim neplynou žádné výhody), odpovědi byly většinou věcné a dostatečně popisující skutečný stav. Do výzkumu se nakonec zapojilo 49 firem, což znamená, že celková návratnost vyplněného dotazníku byla zhruba 11 %. K většímu zapojení firem do dotazníkového šetření by byla nutná více časově a finančně náročnější cesta.

Kapitola týkající se dotazníkového šetření je rozdělena do dvou částí. V první části jsou představeny otázky, které byly v dotazníkovém šetření použity. Jsou zde také stanoveny dílčí hypotézy, které jsou později konfrontovány s výsledky vyplývajících z dotazníků. Výsledky dotazníkového šetření jsou obsaženy ve druhé části této kapitoly, kde jsou také prezentovány závěry stanovených dílčích hypotéz.

5.1 Obsah dotazníku

Složení otázek v dotazníku je zvoleno tak, aby co nejvíce pokrylo vztah firmy a Pražského okruhu. Pro starou i novou část okruhu byly zvoleny stejné otázky, a proto byl rozeslán jeden typ dotazníku pro všechny firmy zahrnuté ve výběru. Otázky jsou

inspirovány těmi, které ve své práci využívají Vondráčková (2006), Boušek (2008) a Mikula (2011). Přetvořeny jsou tak, aby co nejvíce odpovídaly prostředí Pražského okruhu. Dotazník tvoří jak otázky uzavřené, tak otázky otevřené. Ačkoliv byl dotazník vypracován přes webový formulář, kvůli možnosti odpovídat online, je jeho podoba v textové formě obsažena v příloze 1. Otázky lze rozdělit zhruba do 5 tematických částí, nejedná se však o nijak pevné rozdělení.

První část otázek je zaměřena na identifikaci a obecné charakteristiky dotazované firmy. Kromě názvu a roku vzniku firmy je zde zkoumána velikost firmy, kterou udává počet zaměstnanců, či vlastnické poměry určující, zda je firma česká, zahraniční, nebo kombinací dvou předchozích možností. Další otázky se týkají převládajícího zaměření firmy, skutečnou činností a pozicí ve firemní hierarchii.

V druhé části jsou zahrnuty otázky týkající se lokalizace firmy. Důležitou součástí je otázka zkoumající, zda firma v daném místě působí od svého vzniku, nebo byla přemístěna. V případě přemístění jsou součástí dotazníku doplňující otázky k zjištění, odkud byla firma přemístěna, důvodů relokace, výhod současné polohy a nevýhod bývalé polohy. Následuje otázka na určení, kde se nachází zákazníci firmy, nebo kam firma umisťuje svoje výrobky. Zjišťován je dále vliv nejen Pražského okruhu na lokalizaci firmy, ale i dalších dálnic a rychlostních silnic, či přítomnosti jiné firmy v regionu. V neposlední řadě je potřeba zmínit i otázky zabývající se vnímáním polohy u rychlostní silnice jako výhody oproti konkurenci, nebo naopak, zda se firmy obávají příchodu konkurence.

Třetí část je zaměřena na využívání Pražského okruhu. Zkoumáno je, jak často firmy využívají Pražský okruh pro následující aktivity: příjem zboží, rozvoz zboží, dojíždka zákazníků do firmy, vyjíždka k zákazníkům, služební cesty a dojíždění zaměstnanců. Na základě uvedené intenzity využívání okruhu (denně, několikrát do týdne, několikrát do měsíce, výjimečně či vůbec) je také zřejmý význam rychlostní komunikace pro firmu.

V další části jsou zahrnuty otázky řešící vztah firmy a obce. Právě obce mohou dosti výrazně ovlivňovat ekonomickou aktivitu na svém území. Dotazy jsou zaměřeny na to, zda obec učinila nějaké pobídky k přilákání firmy, jestli firma získává nějaké výhody ze strany obce a také, zda firma nějak podporuje život obce. V případě kladných odpovědí byl dán prostor pro bližší vyjádření.

Na závěr je ještě položena otázka k určení vlivu dokončení Pražského okruhu na další rozvoj firmy. Zde je dán opět prostor k podrobnějšímu zdůvodnění.

Dříve, než budou prezentovány výsledky dotazníkového šetření, je nutné představit dílčí hypotézy, které se týkají zkoumaného souboru firem. "

1. Přítomnost dopravní komunikace vysoké kvality v životě firmy roste na významu. Proto pro relokované firmy bude Pražský okruh mít vliv na lokalizaci v současné poloze.
2. Na lokalizaci firmy bude mít také vliv přítomnost ostatních rychlostních silnic a dálnic. Nejvyšší vliv tak bude v územních celcích nacházejících se na křížení Pražského okruhu s dalšími komunikacemi vysoké kvality.
3. Z hlediska využívání bude u firem, které uvedly vliv Pražského okruhu na jejich lokalizaci, okruh využíván s nejvyšší frekvencí.
4. Jelikož se Pražský okruh nachází v metropolitní oblasti, tak ve sledovaném území nebudou pobídky firmám od obcí hrát významnou roli.
5. Při porovnání staré a nové části okruhu bude v roce 2010 mít přítomnost Pražského okruhu větší vliv v nové části, protože se zde nachází rozsáhlé vhodné prostory. Po zprovoznění úseku Třebonice-Ruzyně bude mít okruh větší vliv na lokalizaci právě v této lokalitě, než v ostatních oblastech staré části.

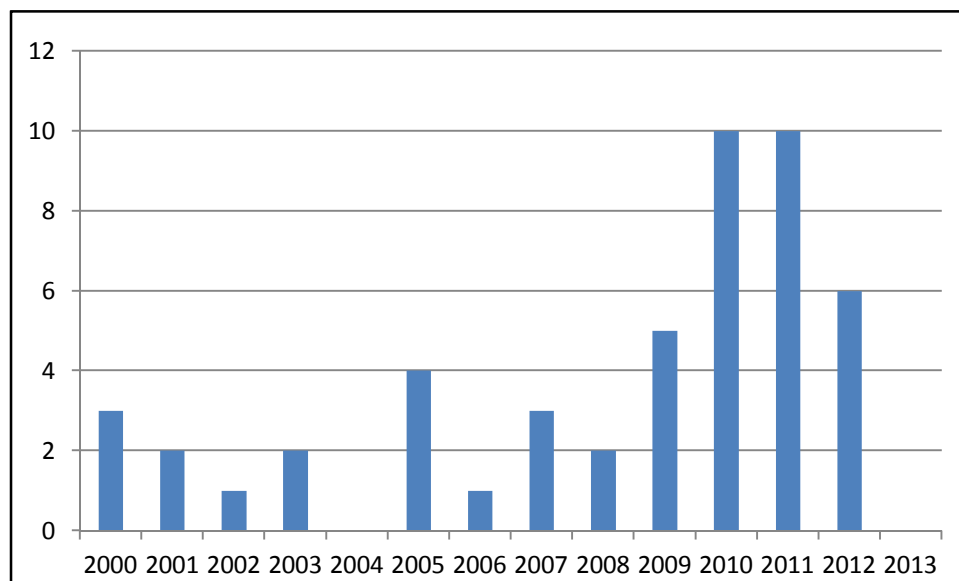
5.2 Výsledky dotazníkového šetření

V této podkapitole je prostor věnován hodnocení výsledků dotazníkového šetření. Ačkoliv návratnost dotazníku nebyla příliš velká (49 firem z 448, tj. 10,9 %), z výsledků by již vliv Pražského okruhu na vznik nových firem či na jejich působení měl jít vyzdvihnout. Dříve než tento vliv bude zkoumán, je třeba si stručně představit firmy, které se dotazníkového šetření zúčastnily.

Jak již bylo zmíněno, do dotazníkového šetření se zapojilo 49 firem. Nejvíce z nich, celkem 61,2 %, spadá do velikostní kategorie 1-5 zaměstnanců. Budeme-li výsledky jednotlivých kategorií kumulovat, tak téměř všechny firmy mají do 25 zaměstnanců, pouze jediná vykazuje 100-199 zaměstnanců. Je to tedy jediný střední podnik, který se výzkumu účastnil. České vlastnictví firmy tvoří 87,8 %, zahraniční 10,2 %, zbylá 2 % patří firmě s kombinovaným vlastnictvím. Z hlediska pozice firmy jsou odpovědi již více vyrovnané. Centrála je uvedena u 49 % odpovědí, nezávislá provozovna u 42,9 %. Pobočky tvoří pouze 8,1 %. Nejčastějším převládajícím zaměřením firem jsou služby (57,1 %), mezi kterými dominují služby spojené s dopravou (8,2 % ze všech firem) a IT služby (taktéž 8,2 %). Kromě služeb tvoří

výraznou část odpovědí firmy ze stavebnictví (16,3 %), distribuční firmy (10,2 %) a administrativní firmy, tedy kancelářské (8,2 %). Rok vzniku firem je znázorněn v obrázku 5.1. Nárůst počtu odpovědí od roku 2010 (s výjimkou pro rok 2013) je způsoben zapojením firem z nové části okruhu do dotazníkového šetření. Nejvyšší četnost tak vykazují roky vzniku 2010 a 2011.

Obrázek 5.1: Graf četností odpovědí podle roku založení firmy



Zdroj: dotazníkové šetření autora

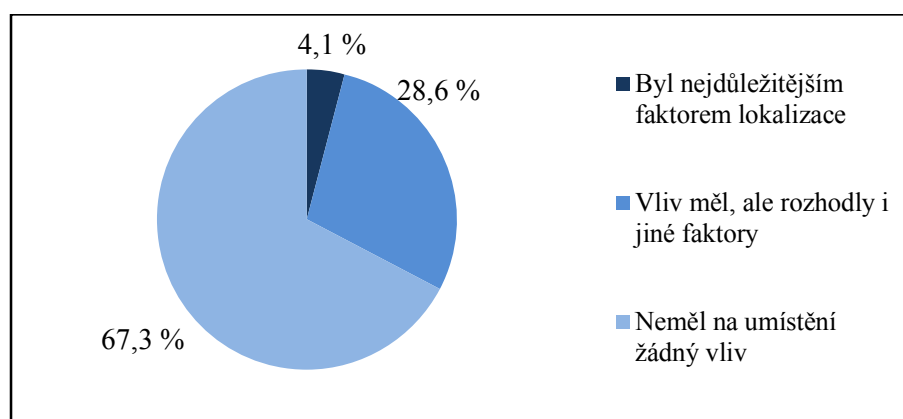
5.2.1 Odpovědi na otázky lokalizace firmy

Otázky v této části zkoumají vliv Pražského okruhu a dalších faktorů na lokalizaci firmy. Kombinací odpovědí na otázky týkajících se lokalizace firmy v současné poloze a vnímání Pražského okruhu jako faktoru lokalizace je možné od sebe oddělit dva efekty dopravní infrastruktury, generativní a distributivní. Dále je také možné určit, v kterých lokalitách má silniční okruh na lokalizaci firem největší vliv.

Naprostá většina (85,7 %) firem působí stále v místě jejich vzniku. Ostatní firmy byly do současné polohy relovány. V 5 ze 7 případů relokace se jedná o přemístění z centrálnějších částí Prahy. Jako hlavní důvod stěhování je nejvíce uváděna potřeba větších prostor a také finanční úspora spojená s lepší dostupností. U přemístěných firem se většinou jedná o firmy působící ve službách. Relokované firmy se nachází zejména ve staré části okruhu (Zličín, Chrášťany, Řeporyje, Slivenec). Další nové lokality pro přemístěné firmy tvoří Jesenice a Lahovice.

Jak je patrné z obrázku 5.2 přibližně 2/3 firem uvádějí, že Pražský okruh na umístění neměl žádný vliv, což je relativně vysoký podíl. K nim překvapivě patří 2/3 všech distribučních firem. Jedná se však o takovou distribuci, ke které firmy nevyužívají Pražský okruh. Proto v jejich lokalizaci přítomnost silničního okruhu roli nehrála. Dalším zajímavým zjištěním je, že na lokalizaci naprosté většiny (7 z 8 firem, tedy 87,5 %) stavebních firem neměl okruh žádný vliv. Je možné, že stavební firmy, na jejichž existenci měl Pražský okruh vliv, vznikaly již v době výstavby rychlostní komunikace, aby se již mohly podílet na její realizaci. Stavební firmy zapojené do dotazníkového šetření jsou převážně malé (kategorie 1-5 a 6-9 zaměstnanců) a dle dostupných odpovědí na jejich lokalizaci měly vliv spíše jiné faktory, než je přítomnost vyspělé dopravní sítě.

Obrázek 5.2: Jak vnímáte Pražský okruh z hlediska lokalizace Vaší firmy?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

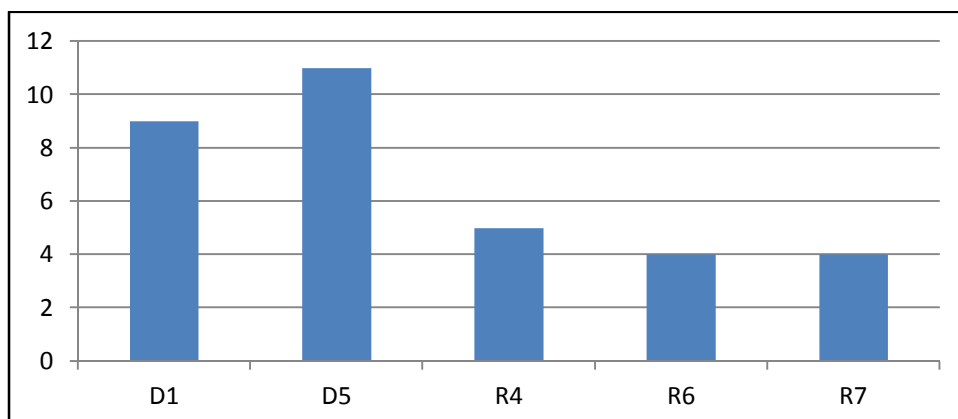
Pohled na firmy, které uvedly vliv Pražského okruhu (ať už jako nejdůležitějšího faktoru, nebo jednoho z faktorů) při lokalizaci, potvrzuje předpoklady, které se v této práci objevují. Prvním zjištěním je, že 83,3 % firem, které mají (alespoň zčásti) zahraničního vlastníka, uvádí vliv okruhu při lokalizaci. Mezi firmy se zahraničním vlastnictvím patří dvě distribuční firmy, jedna průmyslová a dvě působící ve službách, z nichž jedna je spojena s dopravou. Dalším faktem je, že všechny průmyslové firmy taktéž uvádí vliv Pražského okruhu na lokalizaci své firmy. Vliv také uvádějí všechny firmy, které jsou ve firemní hierarchii zařazeny jako pobočka. Mezi hlavní další faktory lokalizace (kromě vlivu Pražského okruhu) firmy uvádějí celkovou dostupnost (i např. městské hromadné dopravy a letiště), polohu v metropolitní oblasti a s tím spojené

aglomerační efekty, nižší ceny pronájmů a velikost prostor. Efekt přítomnosti jiných firem pokrývala samostatná otázka.

Jak již bylo uvedeno výše, část firem zapojených do dotazníkového šetření uvedla, že současná lokalita není jejich lokalitou původní. Přemístěny byly ve většině případů z centrálnějších částí Prahy. Nyní je potřeba zhodnotit, jaký vliv při jejich relokaci hrál Pražský okruh. Celkem 5 ze 7 (71,4 %) přemístěných firem tento vliv potvrzuje, přestože v jejich lokalizaci hrály roli i další faktory. Tím se potvrzuje předpoklad, že v případě relokovaných firem bude Pražský okruh mít vliv.

Propojení dálnic a rychlostních silnic prostřednictvím Pražského okruhu je další potenciální faktor vlivu k lokalizaci ekonomických subjektů. Obrázek 5.3 zobrazuje četnost odpovědí v otázce vlivu dalších dálnic a rychlostních silnic na lokalizaci. Firmy často uvádí více možností, a tak jsou údaje sumarizovány v absolutních číslech. Je patrné, že větší vliv představují dálnice, než přítomné rychlostní silnice. Dálnice představují možnost spojení se zahraničím, proto hrají větší roli v lokalizaci firmy. Zároveň vliv těchto ostatních vysokokapacitních silnic je uveden pouze v případě, že na lokalizaci v současné poloze měl vliv Pražský okruh. To také svědčí o tom, že firmy využívají síť rychlostních komunikací komplexně a nezaměřují se pouze na jeden směr. Jejich zákazníci či místa, kam umísťují své výrobky, se nacházejí obvykle mimo hranice Prahy a Středočeského kraje. U 69,2 % firem, které uvádějí vliv dalších rychlostních silnic a dálnic, se jejich zákazníci nacházejí i v zahraničí. Zároveň z hlediska obcí, kde dotazovaná firma sídlí, se více než 2/3 firem nachází u křížení Pražského okruhu s dalšími rychlostními komunikacemi. Nejvyšší zastoupení má Hostivice a pražské Řepy. Na základě tohoto zjištění je možné potvrdit předpoklad, že budou mít ostatní rychlostní silnice a dálnice na lokalizaci firem vliv a zároveň, že nejvyšší koncentrace těchto firem bude na jejich křížení.

Obrázek 5.3: Hrála roli při lokalizaci Vaší firmy i přítomnost jiné rychlostní silnice / dálnice než je rychlostní silnice R1, tedy Pražský okruh?

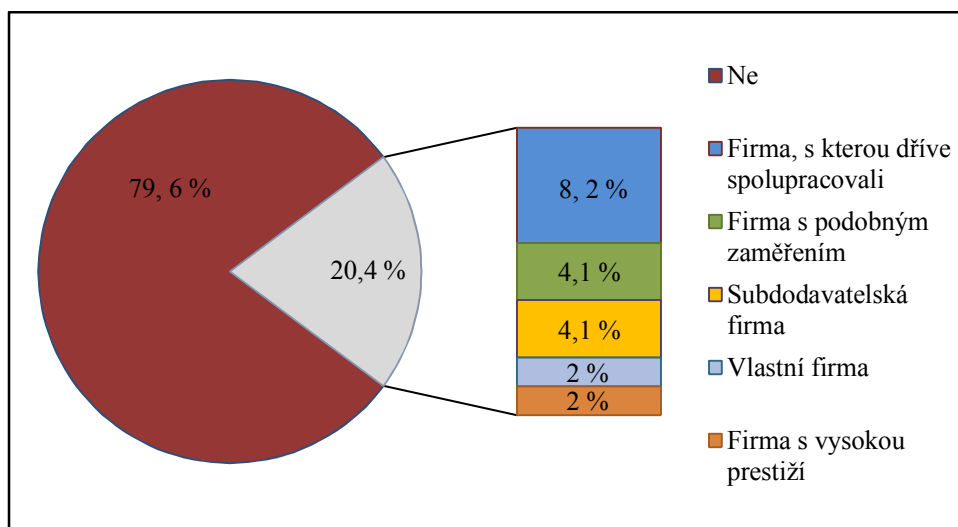


Zdroj: dotazníkové šetření autora

Poznámka: Vliv alespoň jedné další rychlostní komunikace uvedlo 13 firem (ze 49).

Vliv ostatních firem se v umístění firmy projevil u 20,4 % firem. Jak ukazuje obrázek 5.4, nejvyšší měrou (8,2 %) se projevuje vliv firem, s kterými již dříve zkoumané firmy spolupracovaly. Následují firmy s podobným zaměřením a subdodavatelské firmy (oboje 4,1 %). Pouze v jednom případě je uvedena jako důvod lokalizace jiná vlastní firma a firma s vysokou prestiží.

Obrázek 5.4: Hrála roli v lokalizaci Vaší firmy přítomnost jiné firmy?



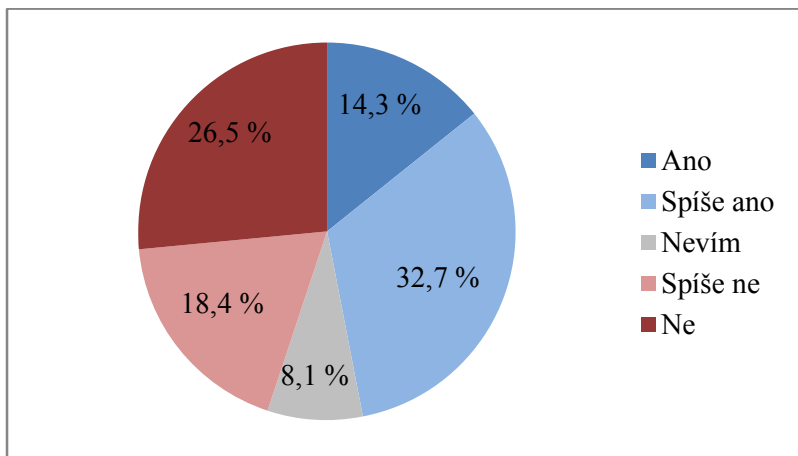
Zdroj: dotazníkové šetření autora

Poznámka: Celkový počet odpovědí „Ano“ byl 10.

Poslední otázky zkoumaly vnímání polohy u Pražského okruhu z hlediska konkurenční strategie. Obrázek 5.5 zobrazuje, že silniční okruh je vnímán kladně jako výhoda (brány odpovědi „ano“ a „spíše ano“ dohromady) u 47 % dotázaných firem. Naopak firem,

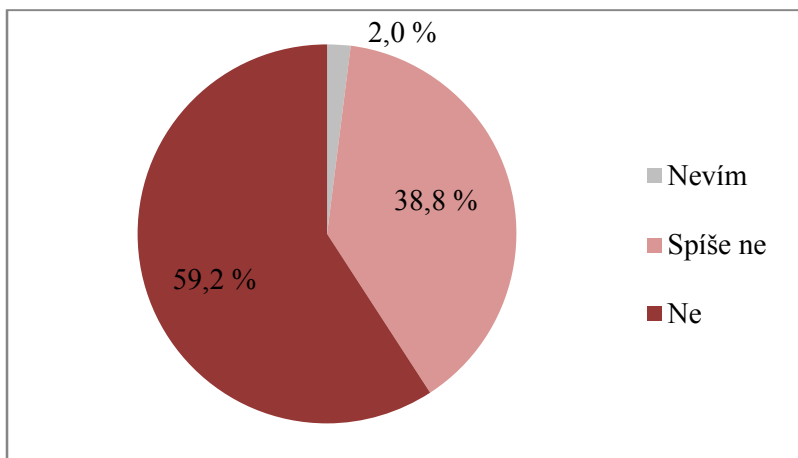
kteřé ho jako výhodu nevidí („ne“ a „spíše ne“) je téměř 45 %. Zbylých 8 % zvolilo odpověď „nevím“. Z uvedených odpovědí lze vypořozovat, že 5 ze 6 (83,3 %) firem se zahraničním vlastnímem spatřuje okruh jako výhodu oproti jiným firmám. Jako hlavní plus oproti konkurenci firmy uvádějí lepší dostupnost. Následná otázka na obavu z příchodu konkurence již vyznívá jednoznačně. Výsledky jsou znázorněny obrázku 5.6. Kromě jedné odpovědi „nevím“ jsou všechny ostatní odpovědi negativní („ne“ nebo „spíše ne“). To znamená, že prakticky žádná firma se příchodu konkurence v důsledku přířznivé dopravní dostupnosti nebojí.

Obrázek 5.5: Vnímáte polohu u Pražského okruhu jako svou výhodu oproti jiným firmám?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

Obrázek 5.6: Obáváte se příchodu konkurence díky přířznivé dopravní dostupnosti?



Zdroj: dotazníkové šetření autora

5.2.2 Odpovědi na otázky využívání Pražského okruhu

Z následujícího rozdělení aktivit a jejich časového rozdělení je možné určit význam Pražského okruhu pro firmy. Odpovědi budou hodnoceny hromadně, shrnuty budou i dílčí výsledky za rozdělení podle zaměření firmy a poskytnut bude i náhled, jak využívání ovlivnilo lokalizaci firmy.

Z výsledků uvedených v tabulce 5.1 je patrné, že nejvyšší denní využití Pražského okruhu je pro dojíždějící zaměstnance. Ostatní aktivity jsou denně využívány pouze zhruba z 1/5. Četnost využívání okruhu ve vyjízdce k zákazníkům vykazuje poměrně vyrovnané hodnoty ve všech kategoriích. Nejméně z uvedených výsledků je okruh využíván pro příjem a rozvoz zboží. To souvisí s tím, že pro značnou část firem dovoz a rozvoz zboží není pro fungování firmy důležitý. Jedná se zejména o administrativní firmy a firmy působící ve službách. To naznačuje, že výsledky se budou lišit v různých zaměřeních firem.

Tabulka 5.1: Jak často využívá Vaše firma Pražský okruh pro následující aktivity? (v%)

	Denně	Několikrát do týdne	Několikrát do měsíce	Výjimečně či vůbec
Příjem zboží	18,4	14,3	14,3	53,0
Rozvoz zboží	18,4	12,2	16,3	53,1
Dojížd'ka zákazníků	16,3	14,3	34,7	34,7
Vyjížd'ka k zákazníkům	22,4	24,5	30,6	22,4
Služební cesty	18,4	20,4	34,7	26,5
Dojíždění zaměstnanců	34,7	22,4	12,2	30,6

Zdroj: dotazníkové šetření autora

Při pohledu na uvedené odpovědi lze rozdělení podle zaměření shrnout stručně následovně. Jak již bylo naznačeno, vůbec nejnižší využití Pražského okruhu vykazují administrativní firmy. Kromě jedné firmy (ta tvoří 25 % administrativních firem), která v dojíždění zaměstnanců a ve vztahu k zákazníkům uvádí četnost „denně“, jsou všechny odpovědi buď výjimečně či vůbec, nebo několikrát do měsíce. Z toho vyplývá, že pro administrativní firmy má okruh velice omezený význam. Velké rozdíly lze spatřit u distribuce, kde ve všech kategoriích jsou uvedeny hodnoty od „denně“ až po „výjimečně či vůbec“. Asi by bylo možné předpokládat, že četnost využívání bude vyšší, nicméně v souboru těchto firem nejsou vyloženě jen firmy zaměřené na

skladování a následnou distribuci, ale i např. firmy distribuující energii. Pro ně pak doprava hraje nižší roli. V rámci služeb by bylo možné provést další rozdělení. Z obecného pohledu využití okruhu pro služby není příliš časté. Výjimku tvoří služby spojené s dopravou. Výsledky jsou však příliš rozkolísané pro určení nějakého obecnějšího závěru. Ve stavebnictví je okruh využíván zejména pro vyjížďku k zákazníkům a pro služební cesty. Firmy uvedené v průmyslu a zemědělství je pro nižší počet těžké hodnotit.

Nyní bude prostor věnován tomu, jak firmy, které uvedly vliv okruhu na jejich umístění, Pražský okruh využívají. Četnosti využívání okruhu těchto firem jsou zejména ve vztahu firmy a zákazníka a pro dojíždění zaměstnanců vysoké (převládají možnosti „denně“ a „několikrát do týdne“). O něco nižší četnosti vykazuje příjem a výdej zboží. V porovnání s výsledky celého souboru firem je patrný nárůst frekvence využití okruhu pro dané aktivity. Platí to i pro firmy podnikající v rámci služeb. Lze tím částečně potvrdit předpoklad, že firmy ovlivněné při lokalizaci přítomností okruhu budou okruh využívat s vyšší frekvencí. Je ale potřeba oddělovat jak skutečné zaměření, tak i aktivity firmy (pro každý sektor jsou důležité jiné aktivity). Nejvyšší četnost také nutně nemusí znamenat nejvyšší význam.

5.2.3 Odpovědi na ostatní otázky

V této části jsou hodnoceny odpovědi na zbylé otázky, které zkoumají vztah firmy a obce a také názor na přínos dokončení okruhu. Odpovědi na vztah firmy a obce mají odhalit, jestli v lokalizaci firmy nehrála roli obec, ve které se firma nachází. Předpokladem ale je, že v této oblasti finanční pobídky obcí již roli nehrají.

Z odpovědi právě na otázku pobídek ze strany obce je jasné, že žádnou roli v drtivé většině případů nehrály. Pouze jedné firmě byla ze strany obce učiněna nabídka zakázek. Výhody ze strany obce již neuvádí ani jedna firma.

Naopak 22,5 % firem podporuje život obce. Firmy například podporují akce pořádané v obci, nebo je i organizují. Mezi další benefity z přítomnosti firem lze uvést bezplatné služby pro aktivity obce, podpora těchto aktivit, či sponzorské dary při akcích.

V otázce, zda dokončení Pražského kruhu prospěje rozvoji firmy, jsou výsledky vyrovnané. Prospěch z dokončení uvádí 51 % firem. Největší klady spatřují ve zvýšení dostupnosti, zejména ve vztahu k zákazníkům. Nové možnosti pro firmy představuje

zpřístupnění severní části Prahy, kam i jedna firma plánuje expanzi. Kromě lépe zpřístupněných nových částí Prahy a Středočeského kraje firmy vidí přínos i v napojení na další rychlostní komunikace, zejména na dálnice D8 a D11. Už samotná výstavba dalších úseků je viděna jako možnost rozvoje pro stavební firmy, které tak mohou na realizaci projektu participovat. Pro v krizi zmítané stavebnictví by to znamenalo jasný pozitivní efekt. Naopak 49 % firem, které nespátřují v dokončení Pražského okruhu pro svoji firmu význam, jsou zahrnuty zejména ty, které Pražský okruh pro svoje aktivity nijak zvlášť nevyužívají.

5.2.3 Odpovědi podle rozdělení Pražského okruhu na starou a novou část

Vzhledem ke koncepci práce je třeba také rozdělit odpovědi podle sídla firmy. Dřívější přítomnost Pražského okruhu a s tím spojené propojení více rychlostních komunikací je výhodou staré části před otevřením jihozápadního segmentu. Avšak po zprovoznění úseků od dálnice D1 až po Slivenec, je možné aktivity spojené s využíváním Pražského okruhu umístit do více oblastí. Dá se tedy předpokládat, že nová část okruhu bude hrát větší roli v lokalizaci nových aktivit. V následujícím textu bude stručně shrnuto rozdělení firem podle jejich charakteristik a pozornost bude upřena na hodnocení vlivu Pražského okruhu na lokalizaci v obou částech a na využívání silničního okruhu. Obecně platné závěry z dalších otázek prezentovaných v závěru předešlé kapitoly již v této části zmiňovány nebudou.

Rozdělení odpovědí podle místa sídla je, dá se říci, rovnoměrné. Celkem 51 % vyplněných dotazníků se vrátilo ze staré části okruhu, 49 % z nové. Uvedené údaje svědčí o daleko nižší návratnosti dotazníků ze staré části, jelikož zde dotazníkové šetření pokrývá širší časové období. Vyrovnané je také rozdělení podle zaměření firem. Z tohoto ukazatele tedy není možné vysledovat, zda jedna část okruhu přitahuje určité aktivity více, než druhá. Jednoznačně ale vyznívá rozdělení z hlediska vlastnictví, konkrétně firem pod zahraniční kontrolou. Všechny firmy, které uvádí vlastnictví zahraniční nebo kombinované se nachází ve staré části okruhu. V nové části jsou tak zastoupeny pouze firmy české. Na základě analýzy firem (viz celá kapitola 4) se však vyšší účast zahraničních firem ze staré části dala očekávat.

Důležitá část dotazníkového šetření se zabývá vlivem Pražského okruhu a dalších faktorů na lokalizaci firem. Nejprve se zaměříme na starou část okruhu a období

prvního rozšíření. Ve sledované části od roku 2000 do roku 2005 uvádí 8 ze 12 (tj. 2/3) firem vliv Pražského okruhu na jejich lokalizaci. Nachází se zejména v západní části ve Zličíně (3) a v Chrástanech (2), k nimž patří i Hostivice (1). Z dalších rychlostních komunikací měla na lokalizaci vliv zejména dálnice D5. Po propojení staré a nové části okruhu se vliv Pražského okruhu projevuje opět u firem v západní části. Všechny firmy, které od roku 2010 uvádějí vliv okruhu se nacházejí v Řepích, Třebonicích a Hostivici. Předpoklad, že propojení způsobí v jihozápadním segmentu výraznější nárůst firem, které ovlivnil v lokalizaci Pražský okruh, se příliš nepotvrzuje. Pouhé 4 firmy uvádějí vliv okruhu na umístění. Tyto firmy jsou zejména umístěny u sjezdu z dálnice D1. Jedná se o firmy v obcích Nupaky a Modletice, k nimž lze připojit i Herink. Poslední firma se nachází v Jesenici, která je z dálnice D1 také dostupná. Všechny tyto firmy taky uvádějí dálnici D1 jako další vliv pro jejich lokalizaci.

Ze všech těchto faktů vysledovaných v obou částech okruhu vyplývá, že Pražský okruh má na umístění firem vliv v součinnosti s dalšími rychlostními komunikacemi, zejména pak dálničního typu, které představují možnost efektivního napojení na zahraničí.

Z odpovědí v otázce využívání Pražského okruhu, kde se hodnotilo, jak často firma okruh využívá pro různé druhy aktivit, lze uvést následující závěr. Firmy lokalizované ve staré části mnohem častěji využívají Pražský okruh pro dojíždění zaměstnanců a zároveň také pro služební cesty. Naproti tomu pro firmy v nové části se Pražský okruh zdá být významnější pro příjem a rozvoz zboží.

Závěrem tedy můžeme dodat, že ačkoliv struktura firem ve staré a nové části je téměř totožná, tak vliv Pražského okruhu je dosti nevyrovnaný. Přesto můžeme sledovat podobnosti v tom, že nejvíce nových firem, které byly v lokalizaci ovlivněny přítomností Pražského okruhu, se vyskytuje u křížení okruhu a dálnice. Nepotvrzuje se však předpoklad, že by zakládání firem v nové části okruhu po jeho zprovoznění bylo výraznější, než v části staré.

6. Závěr

Vliv dopravní infrastruktury (zejména vysoké kvality) na lokální a regionální rozvoj tvoří častý základ celé řady vědeckých prací, které však nemají jednotné výsledky. Tím se názory na její roli v rozvoji území dosti odlišují. Zatímco jedna skupina autorů vnímá dopravní infrastrukturu jako složku nutnou pro rozvoj a přisuzuje jí velký vliv, druhá skupina je k její roli spíše skeptická. Často tak může dojít buď k přecenění, nebo naopak podcenění vlivu dopravní infrastruktury ve vztahu k regionálnímu rozvoji. V rámci české odborné literatury ale není tématu věnována dostatečná pozornost, chybí zejména rozsáhlejší empirické studie. V této práci je pozornost věnována specifickému druhu dopravní komunikace, a to silničnímu okruhu, konkrétně Silničnímu okruhu kolem Prahy.

Hlavním cílem této práce bylo zjistit, jaký vliv má Silniční okruh kolem Prahy na lokalizaci firem v přilehlém definovaném území. Výsledky studie by neměly být vnímány jako definitivní, jelikož v době vzniku diplomové práce nejsou v provozu všechny plánované úseky silničního okruhu, ale pouze jeho západní, jihozápadní a a východní úseky. Data hodnocená v této práci nejsou ani takového rozsahu, aby mohla s jistotou obhájit stanovené předpoklady, při zohlednění existence pouze velmi omezené statistiky dávají ovšem kvalitní přehled o situaci v daném území a umožňují hlubší návazný výzkum. Na hodnoty použitých dat také měla nemalý vliv probíhající ekonomická krize, tudíž některé obecné trendy, které jsou spojovány s dopravní infrastrukturou, se nemohly naplno projevit. Přesto práce může sloužit jako první krok do problematiky určování vlivu Pražského okruhu na regionální rozvoj.

K hodnocení vlivu pražského silničního okruhu na rozvoj území byly využity dva typy dat. Na základě hodnocení sekundárních dat z administrativního registru ekonomických subjektů (ARES) byla zkoumána z několika pohledů charakteristika firem působících ve zvoleném území. Analýze byl podroben celkový počet firem a rok jejich vzniku, dále také vlastnické poměry, velikosti firem podle počtu zaměstnanců a struktura podle odvětví (CZ-NACE). Na tento výzkum navázalo hodnocení primárních dat, které byly nashromážděny z uskutečněného dotazníkového šetření. Odpovědi v rámci dotazníku přinesly bližší pohled do sledovaného území a potvrdily stanovené předpoklady.

Zmíněné metody byly prostředkem k zodpovězení základních hypotéz

diplomové práce. Definování hlavních hypotéz je obsaženo v kapitole č 2.7. Kromě hlavních hypotéz byly stanoveny i dílčí hypotézy či předpoklady, na které jsou odpovědi uvedeny v rámci příslušných sekcí diplomové práce. Závěry plynoucí z ověření stanovených hypotéz jsou následující:

První hypotéza předpokládala, že obě rozšíření nejstarší části Pražského okruhu (Slivenec-Třebonice) vyvolají rozvoj ekonomických aktivit a budou mít na lokalizaci firem pozitivní vliv. Tento předpoklad je možné potvrdit jen zčásti. Vliv na lokalizaci firem v úsecích spojených s rozšířením Pražský okruh má zejména v západní, staré části. Dle zpřesňujících údajů z dotazníkového šetření pak můžeme říci, že v západní části kromě Pražského okruhu má vliv na lokalizaci i přítomnost dalších rychlostních komunikací. V nové části se pravděpodobně nejvýraznější změny spojené s vlivem Pražského okruhu odehrávají v obcích ležících u dálnice D1. Rozvoj ekonomických aktivit spojených se zprovozněním dalších úseků Pražského okruhu rozhodně není územně ani časově pravidelný.

Druhá hypotéza byla spojena s předpokladem, že napojení Pražského okruhu na síť dalších rychlostních silnic a dálnic bude mít v místě křížení vliv na lokalizaci firem zejména spojených s dopravou. Teze tedy vlastně navazuje na výsledky předchozí hypotézy. Je tedy možné ji přijmout, přestože na lokalizaci distribučních firem Pražský okruh až tak velký vliv neměl. Nejen, že se zákazníci dotčených firem nacházejí v krajích mimo Prahu a Středočeský kraj, ale jejich umístění je většinou i v zahraničí.

Třetí hypotézu tvořil předpoklad, že kromě generativního efektu bude v daném území současně působit i efekt distributivní. Na základě údajů z dotazníkového šetření tuto hypotézu můžeme potvrdit. Relokované firmy spojovaly své působení v nové lokalitě s vlivem Pražského okruhu a byly zaměřeny převážně na služby. Zároveň se potvrdilo, že většina firem byla přemístěna z centrálnějších částí Prahy a pro své nové působení vybíraly více starou část Pražského okruhu (Zličín, Chrást'any, Řeporyje, Slivenec).

Poslední hypotéza předpokládala, že pro různě zaměřené firmy bude mít Pražský okruh odlišný vliv. Po upřesnění dat z analýzy firem dotazníkovým šetřením je možné tuto hypotézu spíše přijmout. Na různá odvětví měla totiž hospodářská krize vliv jinou měrou, a tak souborná data byla poměrně špatně čitelná pro vytvoření závěrů. V dotazníkovém šetření se vliv na firmy s odlišným zaměřením projevil.

K přesnějšímu objasnění a bližšímu poznání zmíněných faktů by však byl potřeba mnohem podrobnější výzkum, který by ovšem musel postihovat značně užší

soubor firem. Proto je ještě jednou potřeba zmínit, že obsah této práce nemá vést k vytvoření obecně platných závěrů, ale spíše naznačit klíčové rámce a možnosti dalšího zkoumání efektů dopravní infrastruktury v daném území. Potenciál pro další výzkum představuje další rozšiřování Pražského okruhu a snad také v budoucnu i jeho dokončení. Do budoucna by mohlo tedy být přínosem porovnávat výsledky z různých stádií stavebního vývoje Pražského okruhu. Tato případová studie tak může být chápána jako první krok ke zmíněnému dlouhodobému výzkumu problematiky dopravní infrastruktury a rozvoje.

Seznam literatury

- ASCHAUER, D. A. (1989): Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*, 23, č. 2, 177-200.
- ASCHAUER, D. A. (1990): Highway capacity and economic growth. *Economic perspectives*. Research Dept. of the Federal Reserve Bank, Chicago, 5, č. 14, s. 14-24.
- BANISTER, D, BERECHMAN, J. (1999): *Transport Investment and Economic Development*. Routledge, London, 383 s.
- BANISTER, D, BERECHMAN, J. (2001): Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 3, s. 209-218.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): *Teorie regionálního rozvoje. Nástin, kritika, klasifikace*. Karolinum, Praha, 221 s.
- BOUŠEK, M. (2008): Vliv rychlostní silnice R4 na regionální rozvoj: generativní vs. distributivní efekt. [Diplomová práce] PŘF UK v Praze, KSGRR, Praha, 91 s.
- BRUINSMA, F., RIETVELD, P. (1993): De structurerende werking van transportinfrastructuur: een survey betreffende de invloed van infrastructuur en bereikbaarheid op de ruimtelijke spreiding van activiteiten, *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 29, č. 4, s. 279-302. Dostupné na: http://www.vervoerswetenschap.nl/attachments/article/795/3.%20Bruinsma%20en%20Rietveld_TVW_1993_4.pdf [15.01.2014]
- EASTERLY, W., REBELO, S. (1993): Fiscal policy and economic growth. *Journal of Monetary Economics*, 32, č. 3, s. 417-458.
- GARCIA-MILÀ, T., McGUIRE, T. J. (1992): The contribution of publicly provided inputs to states' economies. *Regional Science and Urban Economics*, 22, č. 2, s. 229-241. Dostupné na: <http://www.crei.eu/people/gmila/selected%20publications/rsue92.pdf> [07.02.2014]
- GUTTIEREZ, J.; GOMEZ, G. (1999): The impact of orbital motorways on intra-metropolitan accessibility: the case of Madrid's M-40. *Journal of Transport Geography*, 7, č. 1, s. 1-15.

HAUGHWOUT, A. F. (1999): State Infrastructure and the Geography of Employment. *Growth and Change*, 30, č. 4, s. 549-566.

HOLL, A. (2004): Manufacturing location and impacts of road transport infrastructure: empirical evidence from Spain. *Regional Science and Urban Economics*, 34, č. 3, s.341-363.

CHANDRA, A. (2000): Does public infrastructure affect economic activity? Evidence from the rural interstate highway system. *Regional Science and Urban Economics*, 30, č. 1, s.457-490.

KISS, É.; TINER, T. (2012): Depending on motorways – transport connections of Hungarian industrial parks and their enterprises. *Hungarian Geographical Bulletin*, 61, č. 2, s. 131-153. Dostupné na:
<http://www.mtafk.hu/konyvtar/kiadv/HunGeoBull2012/HunGeoBull_2012_2_131-153.pdf> [17.03.2014]

LEITHAM, S., McQUAID, R. W., NELSON, J. D. (2000): The influence of transport on industrial location choice: a stated preference experiment. *Transport Research Part A*, 34, č. 7, s. 515-535.

LINNEKER, B., SPENCE, N. (1996): Road transport infrastructure and regional economic development: The regional development effects of the M25 London orbital motorway. *Journal of Transport Geography*, 4, č. 2, s. 77-92.

LINNEKER, B., SPENCE, N. (1992): An Accessibility Analysis of the Impact of the M25 London Orbital Motorway on Britain. *Regional Studies*, 26, č. 1, s 31-47.

MARADA, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti. Česká geografická společnost, Praha, 165 s.

MAS, M. (1996): Infrastructure and productivity in the Spanish regions. *Urban Studies*, 30, č 7, s. 641-649.

MEIJERS, E. et al. (2012): Connecting the periphery: distributive effects of new infrastructure. *Journal of Transport Geography*, 22, s. 187-198.

MIKULA, K. (2011): Analýza vlivu dálnice D1 na rozvoj města Humpolec po roce 1989: srovnání socioekonomických faktorů s městem Chotěboř. [Diplomová práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 97 s.

OOSTERHAVEN, J.; KNAAP, T. (2003): Spatial Economic Impacts of Transport Infrastructure Investments. In: Pearman, A.; Mackie, P.; Nellthorp, J.: Transport Projects, Programmes and Policies: Evaluation Needs and Capabilities. Ashgate, Aldershot, 87 s. Dostupné na:

<http://www.rug.nl/staff/j.oosterhaven/transtalk03_raem_zzl.pdf>[15.01.2014]

REPHANN, T. J., ISSERMAN, A. (1994): New highways as economic development tools: An evaluation using quasi-experimental matching methods. Regional Science and Urban Economics, 24, č. 6, s. 723-751. Dostupné na:

<<http://www.equotient.net/papers/HIGHPAP.pdf>> [11.02.2014]

RIENSTRA, S., RIETVELD, P., HILFERINK, M., BRUINSMA, F. (1994): Road Infrastructure and Corridor Development. Department of Regional Economics, VU University Amsterdam, Amsterdam, 20 s.

RIETVELD, P., BRUINSMA, F. (1998): Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy. Springer-Verlag, Berlin-Heidelberg, 383 s.

TÓTH, G. (2005): Motorways and economics. European Spatial Research and Policy, 12, č 2, s. 103-129.

VITURKA, M. (2007): Regionální ekonomie a politika II. Masarykova Univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, Brno, 131 s.

VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Vliv dálnice D8 na regionální rozvoj: percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami. [Diplomová práce] PřF UK v Praze, KSGRR, Praha, 93 s.

WHITELEGG, J. (1994): Roads, jobs and the economy. Eco-Logica Ltd., Lancaster, 22 s. Dostupné na: < <http://www.eco-logica.co.uk/pdf/GPRoadsJobsEconomy.pdf>> [26.01.2014]

WOKOUN, R., MALINOVSKÝ J. a kol. (2008): Regionální rozvoj. Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování. Linde Praha a.s., Praha, 322 s.

Seznam zdrojů:

ArcView aplikace GIS, shapefile Praha a Středočeský kraj

Administrativní registr ekonomických subjektů, www.info.mfcr.cz/ares/ares.html.cz

Dálnice, www.dalnice.com

Ředitelství silnic a dálnic ČR, www.rsd.cz

Sčítání lidí, domů a bytů 2001. Hlavní město Praha, ČSÚ, Praha, 2001

Sčítání lidí, domů a bytů 2011. Hlavní město Praha, ČSÚ, Praha, 2011